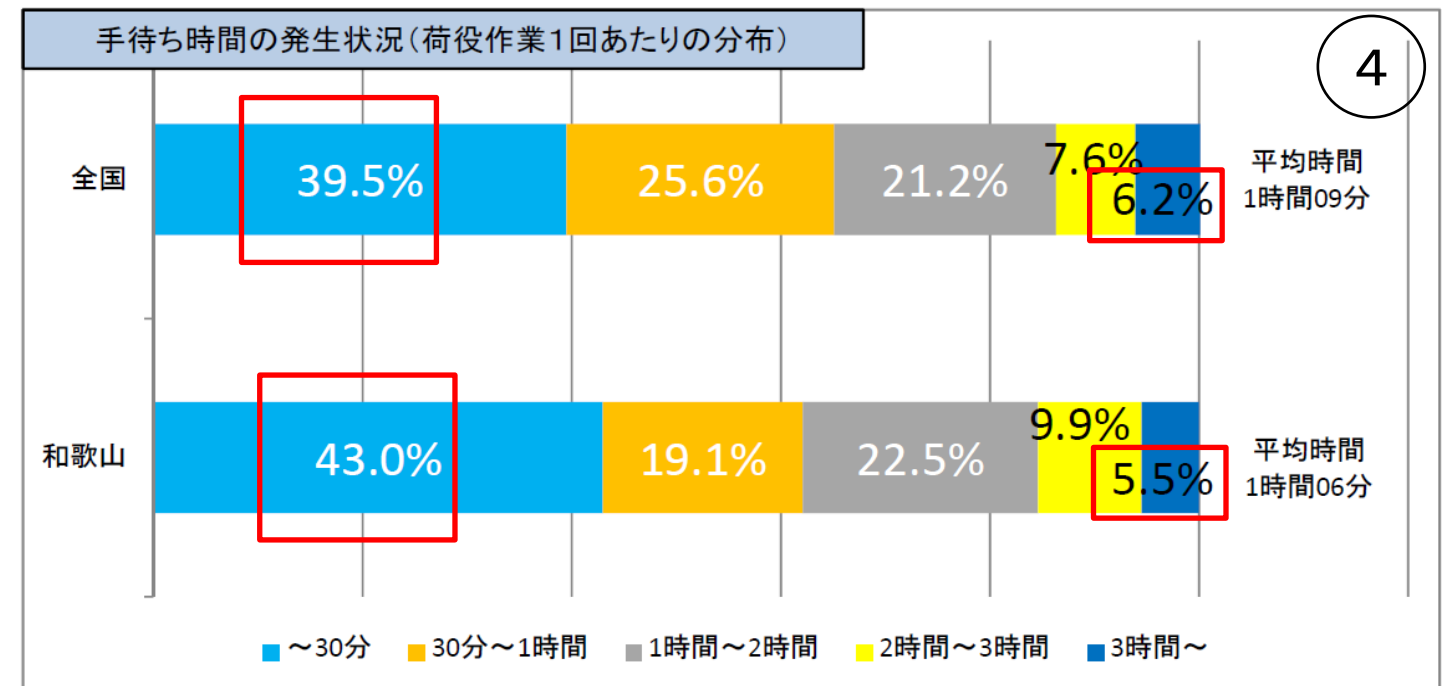
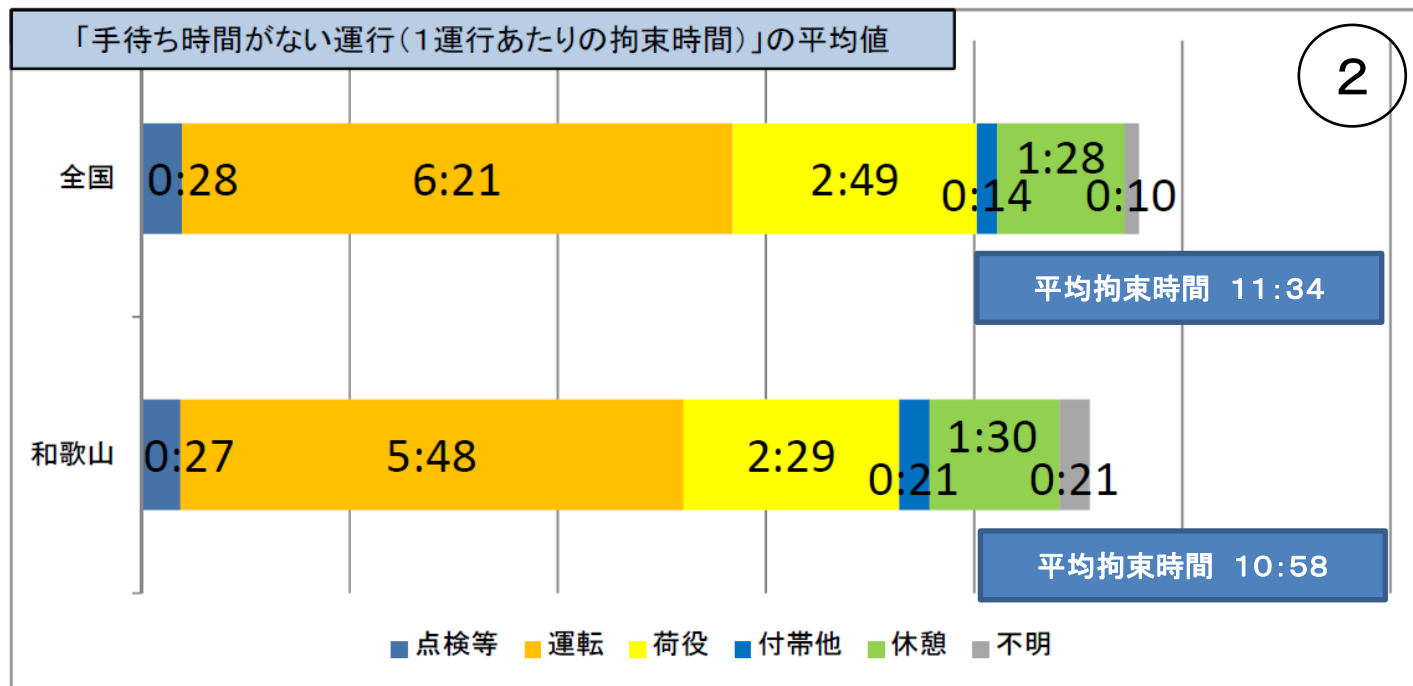
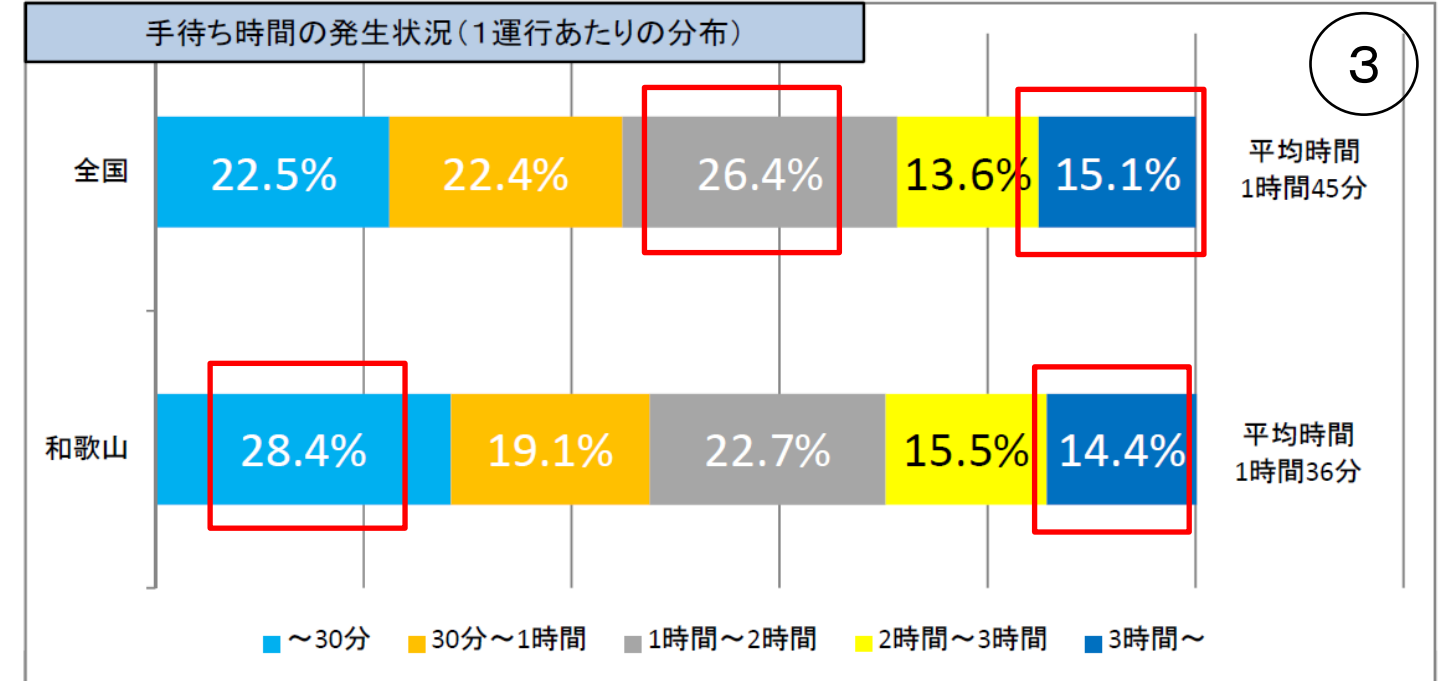
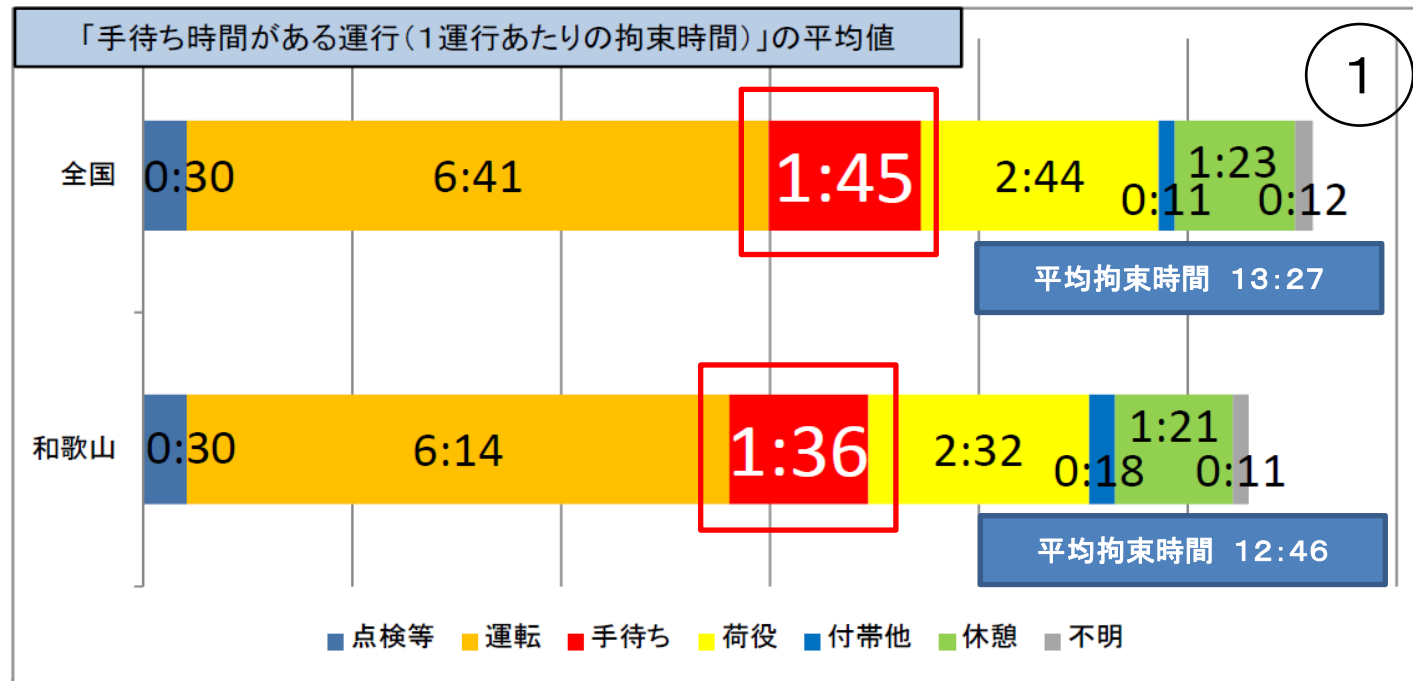
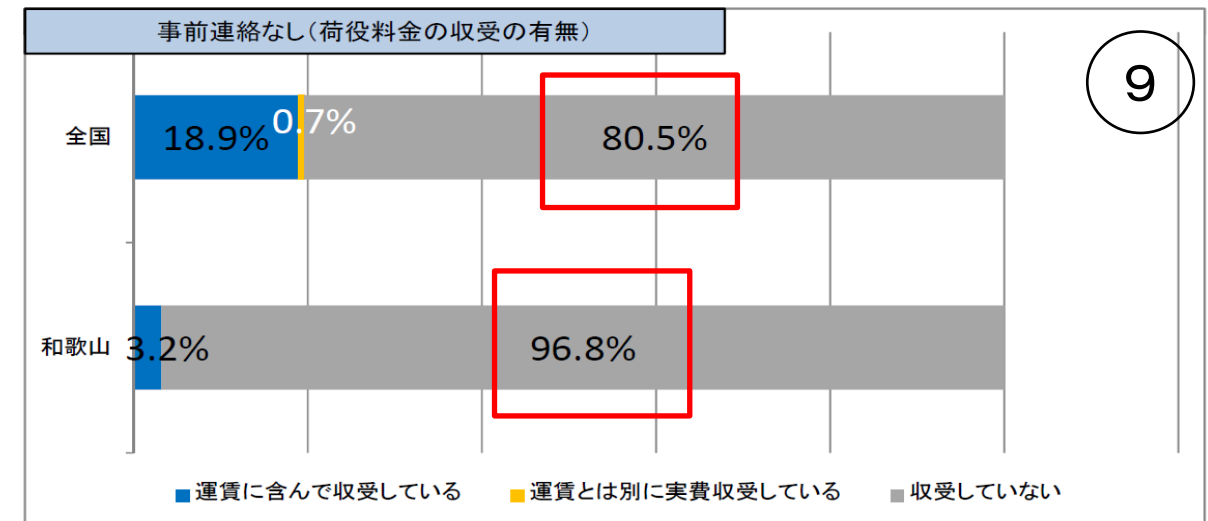
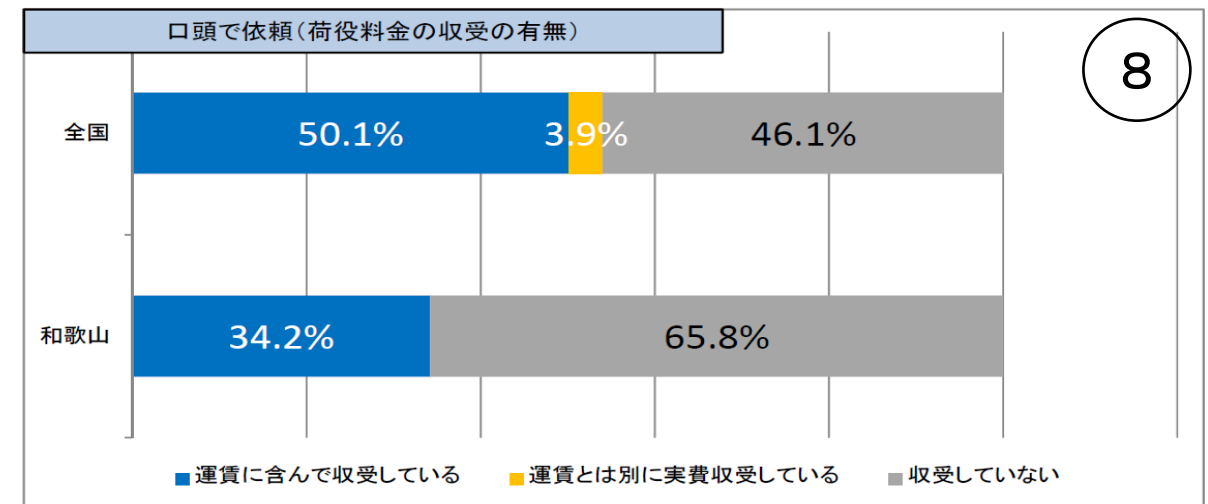
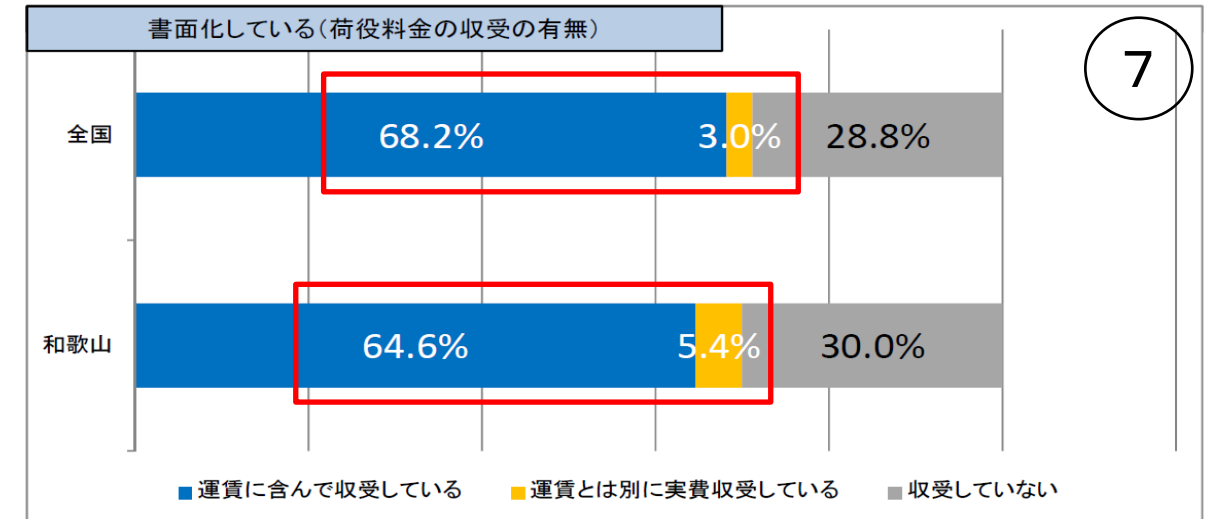
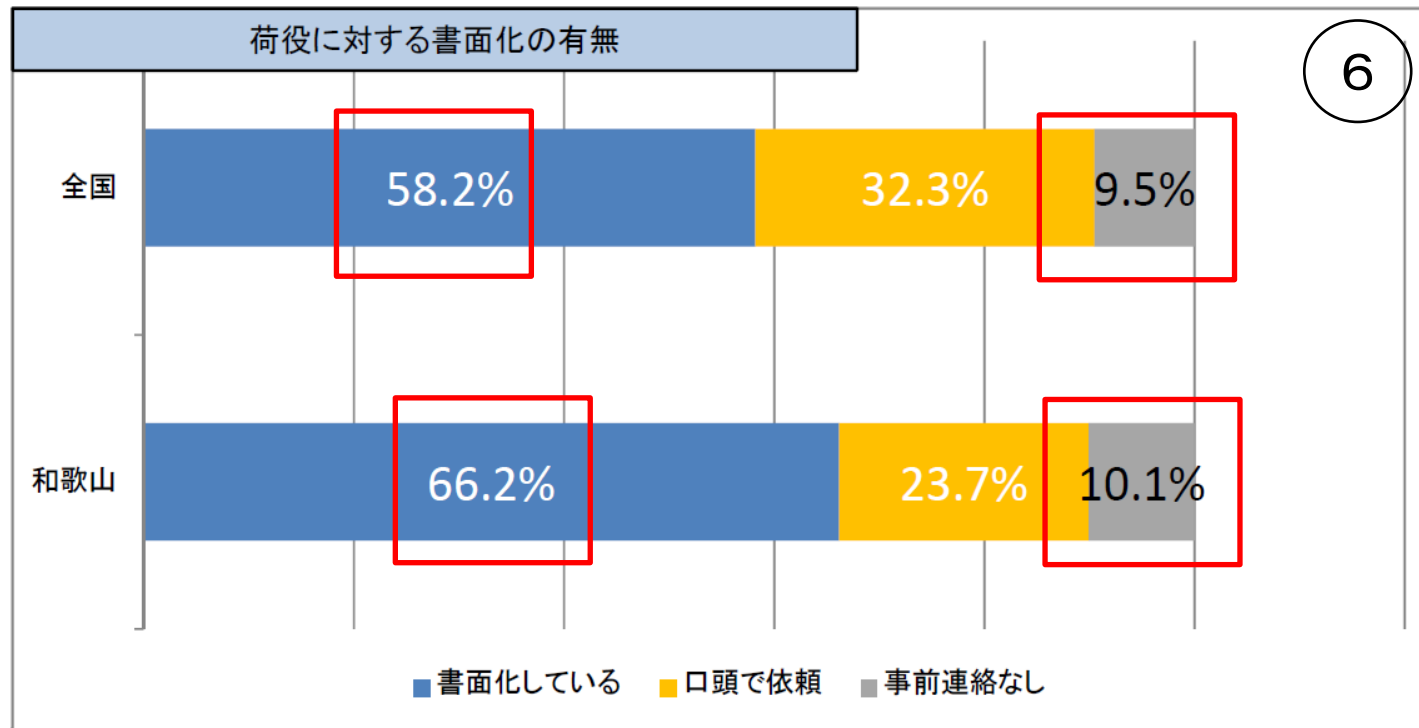
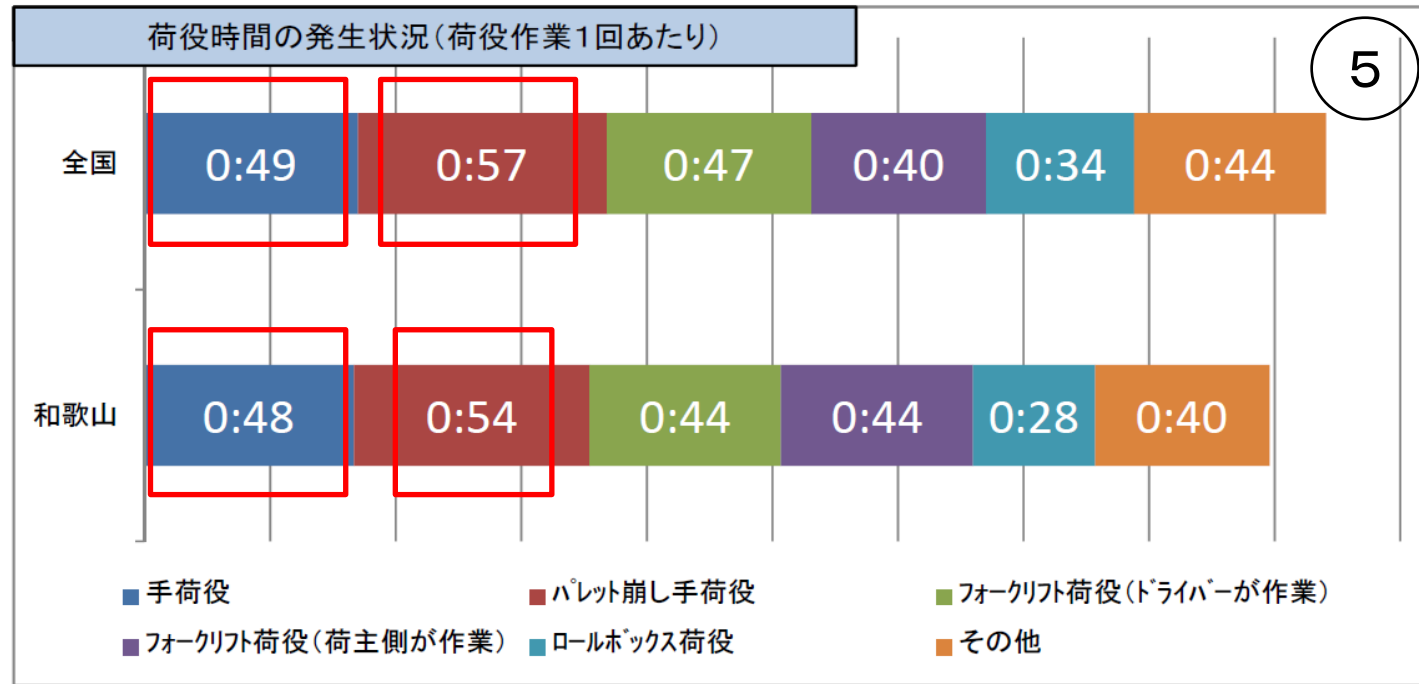


トラック輸送状況の実態調査結果概要（抜粋版）（トラックドライバー回答分）

- ・手待ち時間がある運行の平均手待ち時間は、全国、和歌山県とも手待ち時間がある運行とない運行との平均拘束時間の差とほぼ同じ。手待ち時間の分、拘束時間が長くなっているといえることができる。
- ・手待ち時間の発生状況を1運行あたりで見ると、全国では1時間超2時間以内、和歌山県では30分以内が最も多く、3時間超も全国では15.1%、和歌山県では14.4%存在。
- ・手待ち時間の発生状況を荷役作業1回あたりで見ると、全国・和歌山県とも30分以内が最も多く、3時間超も全国では6.2%、和歌山県では5.5%存在。



- ・荷役作業1回あたりを見ると、全国、和歌山県ともパレット崩し手荷役が最も長く、次いで手荷役が長くなっている。
- ・荷役に対する書面化の有無を見ると、「書面化している」は全国が58.2%、和歌山県が66.2%。「事前連絡なし」も全国が9.5%、和歌山県が10.1%。
- ・荷役の内容について書面化していて荷役料金を収受できているケースは、全国が71.2%、和歌山県が70.0%。事前に連絡を受けていないケースでは、全国では80.5%、和歌山県では96.8%が荷役料金を収受できていない。



トラック輸送状況の実態調査(和歌山県版) 結果概要

- 調査概要
- ・有効回答数 運送事業者 36 社 ・ドライバー78 名（うち女性 0 名）
 - ・調査期間 平成 27 年 9 月 14 日（月）～20 日（日）の 7 日間

1. 回答ドライバーの概要【3 ページ】

- ・車種は大型が 59. 8%。
- ・年齢は 40 歳～59 歳が中心となっている。
- ・1 運行の走行距離は短・中距離運行（走行距離 500km 以下）が 91. 1%を占め、平均は 268km。

2. 回答事業者の概要【3 ページ】

- ・保有台数 21～50 台が最多、次いで 51～100 台で平均 35. 4 台。

3. ドライバー拘束時間の概要【4 ページ】

- ・「手待ち時間がある運行」は全体の 45. 5%。
- ・手待ち時間の平均は 1 時間 36 分で、その分「手待ち時間がない運行」と比べて拘束時間が長くなっている（1 時間 48 分）。
- ・短・中距離運行の平均拘束時間が 10 時間台であるのに対し、**長距離運行の平均拘束時間は 17 時間を超えている。**
- ・輸送品類別では「農水産品」や「軽工業品」で長くなっている。

4. ドライバーの拘束時間等の分析

①【5 ページ】

- ・1 運行の**拘束時間が 13 時間を超える運行が全体の 27. 0%、16 時間を超える運行が全体の 8. 9%**ある。
- ・16 時間超の割合は、「トレーラ」、「長距離」、「農水産品」で高くなっている。
- ・**休息期間 8 時間未満の運行が全体で 11. 5%あり、「トレーラ」の割合が高くなっている。**
- ・**調査日 7 日間のうち「休日がなかった」ドライバーが、全体の 17. 9%あり、「トレーラ」の割合が高くなっている。**
- ・**連続運転時間 4 時間超の運行が全体で 8. 2%あり、「トレーラ」、「長距離」、「農水産品」の割合が高くなっている。**

②【6 ページ】

- ・拘束時間は、全国平均でみると高速道路利用割合が高い運行のほうが短い（和歌山県でも同様の傾向）。
- ・手待ち時間がある運行での手待ち時間は、1 運行あたり平均 1 時間 36 分で、うち 1 時間超が 52.6%、2 時間超が 29.9%、3 時間超が 14.4%。
- ・手待ち 1 回あたりの待ち時間は、平均 1 時間 06 分、1 時間超が 37.9%、2 時間超が 15.4%、3 時間超が 5.5%。
- ・手待ち時間は発荷主で 1 時間 02 分、着荷主で 47 分発生。
- ・時間指定がある場合でも、ない場合と同程度の手待ち時間が発生している。

5. 荷役の書面化、荷役料金収受の状況【7 ページ】

- ・荷役に関して書面化しているものが 66.2%ある一方、事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものが 10.1%。
- ・荷役料金を収受ができているのは、書面化しているもので 70.0%、事前に口頭で依頼されたもので 34.2%。
- ・事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものは、96.8%が荷役料金を収受できていない。
- ・荷役料金の収受ができていない品目は、「空容器・返送資材」、「合成樹脂・塗料など化学性原料」など。

6. 荷役、付帯作業の発生状況【8 ページ】

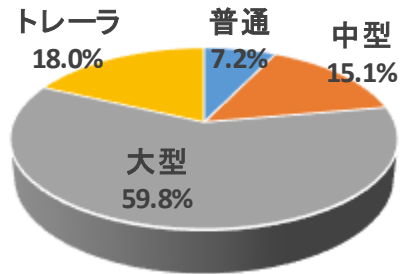
- ・荷役作業の発生割合は、発荷主で 55.0%、着荷主で 45.0%。
- ・荷役作業の平均時間は、発荷主で 44 分、着荷主で 37 分。
- ・その他付帯作業は、「検品」、「資材、廃材等の回収」、「保管場所までの横持ち運搬」が多く、割合の高い品目は、付帯作業により差異がみられる。

7. 事業者調査結果【9 ページ】

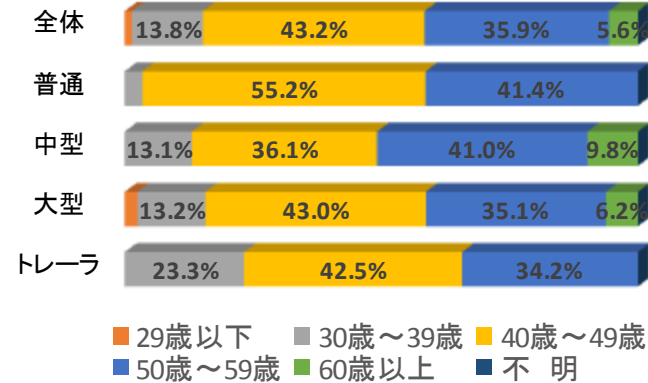
- ・ドライバーの拘束時間、労働時間、運転時間等の時間について、「泊付き輸送」の方が長い傾向にある。
- ・ドライバーは全体の 44.4%で不足しており、保有車両台数による不足感に明確な傾向はみられない。
- ・不足している場合の対応としては、「下請・傭車で対応」が最も多いが、「対応できず輸送を断っている」ケースも 50.0%の事業者で生じている。

1. 回答ドライバーの概要

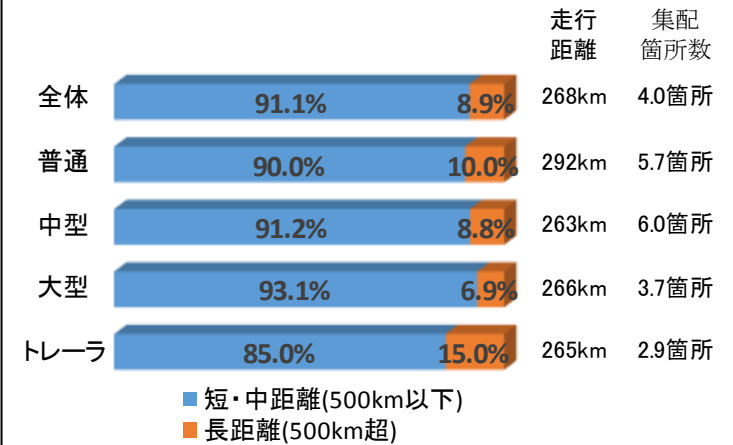
乗務車両の車種別構成



車種別の年齢構成

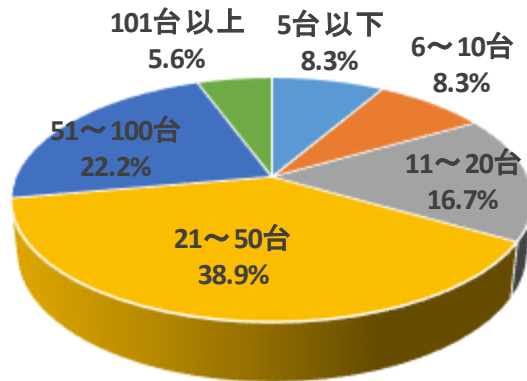


1運行における走行距離等

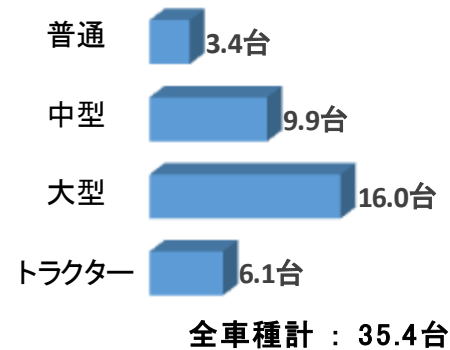


2. 回答事業者の概要

保有車両台数別の事業者数分布



平均保有車両台数

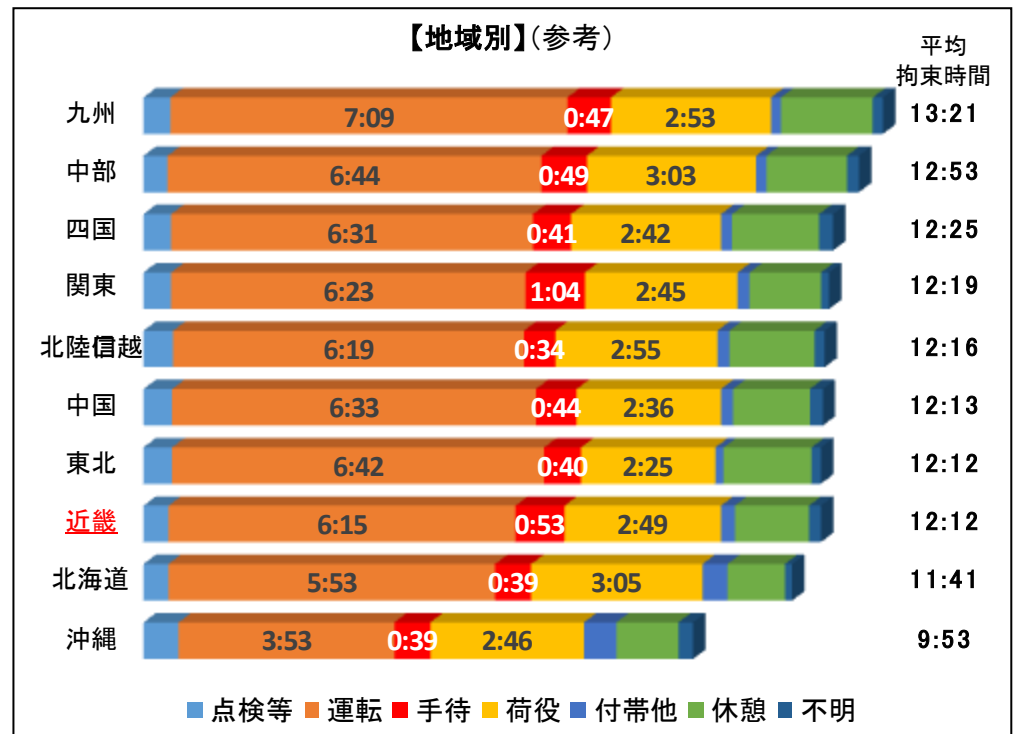
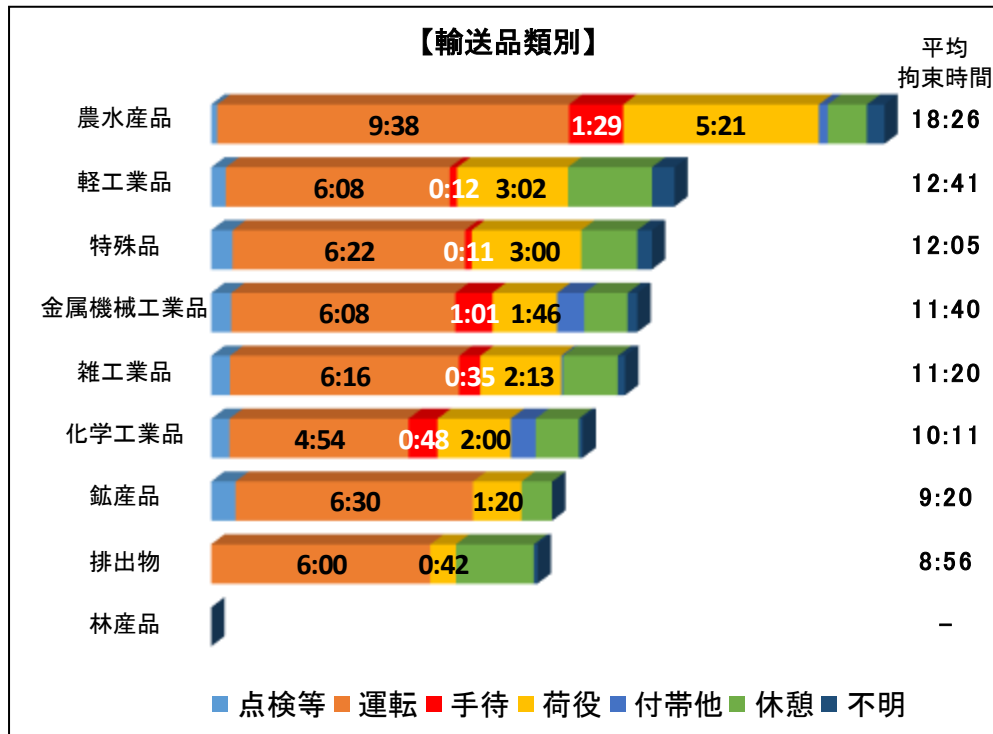
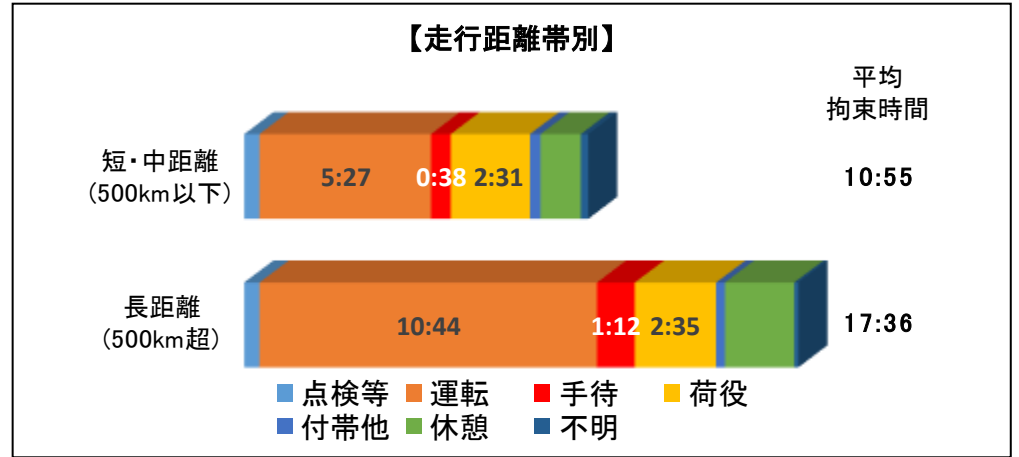
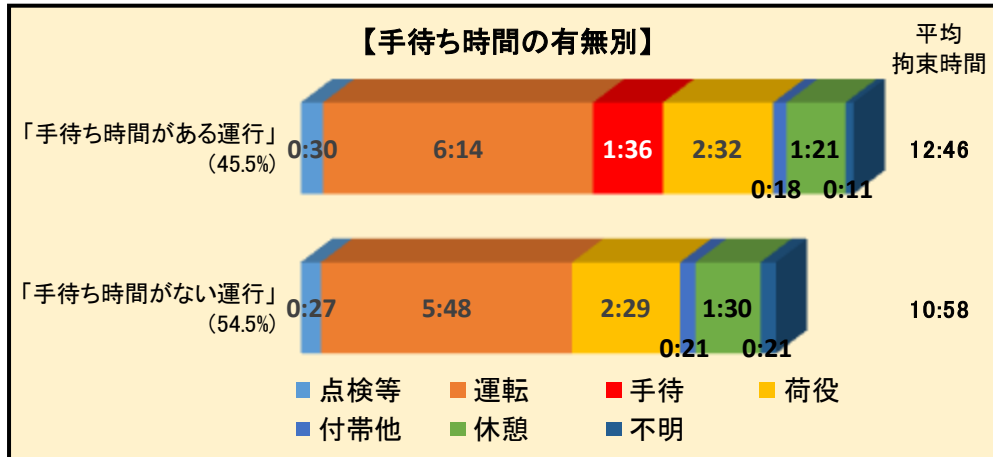


地域別の有効回答事業者数

地 域	事業者数
北海道	43社
東 北	139社
関 東	208社
北陸信越	86社
中 部	129社
近 畿	184社
中 国	137社
四 国	104社
九 州	199社
沖 縄	23社
全 国	1,252社

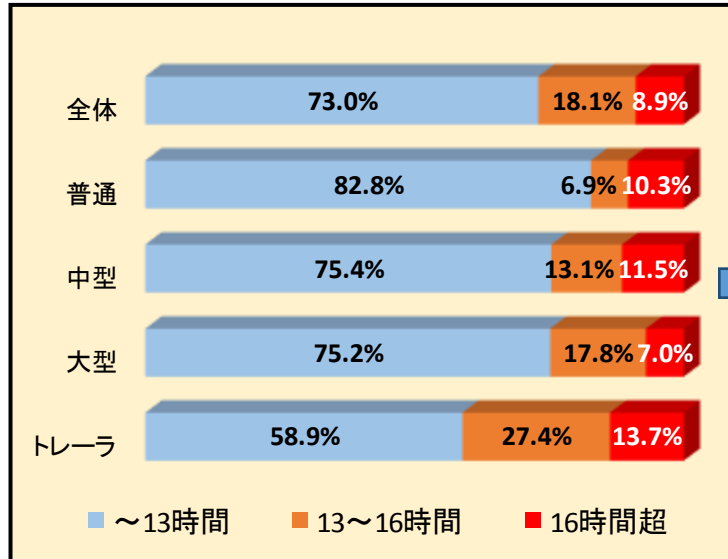
3. ドライバーの拘束時間の概要

1 運行当りの拘束時間とその内訳

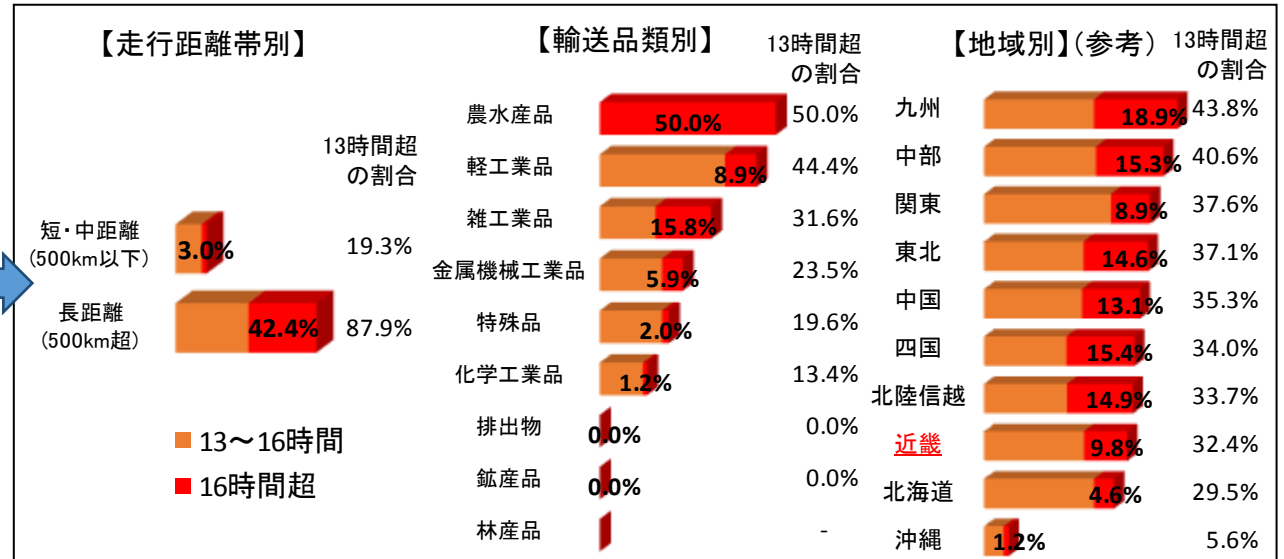


4. ドライバーの拘束時間等の分析①

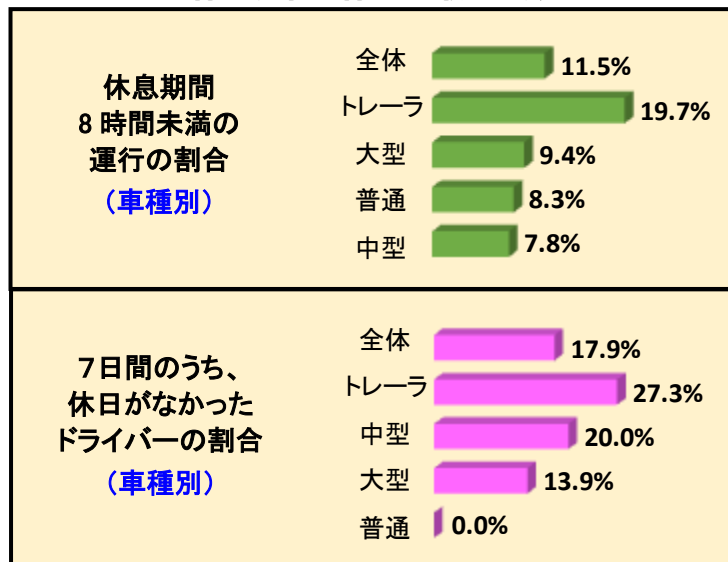
1 運行の拘束時間



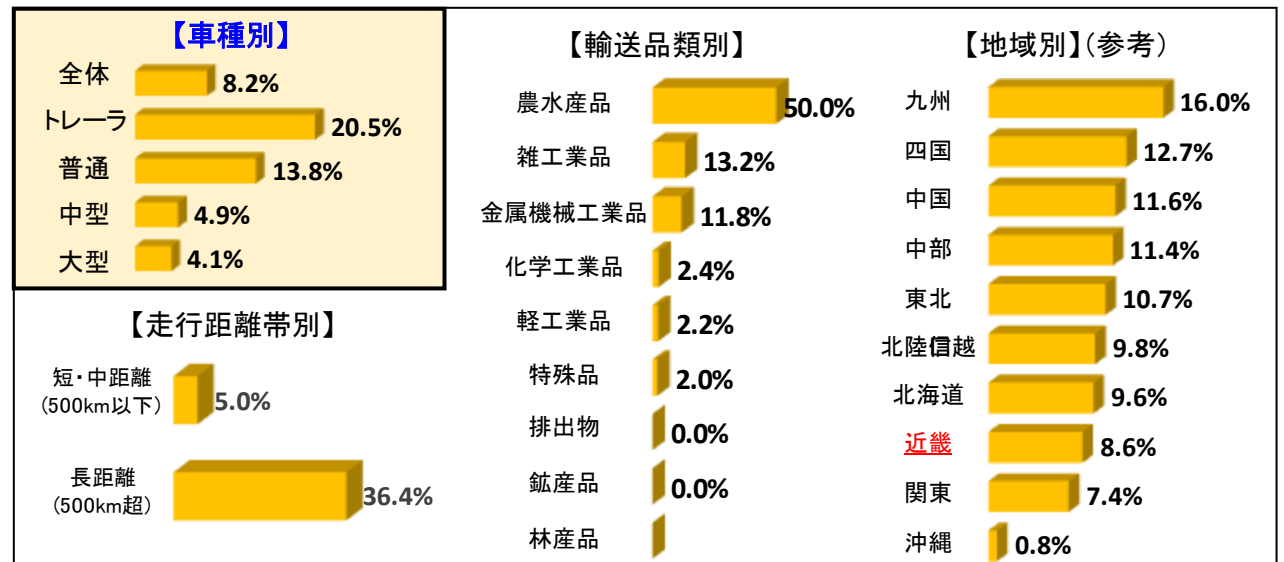
拘束時間 13 時間超、16 時間超の割合



休息期間、休日の取得状況

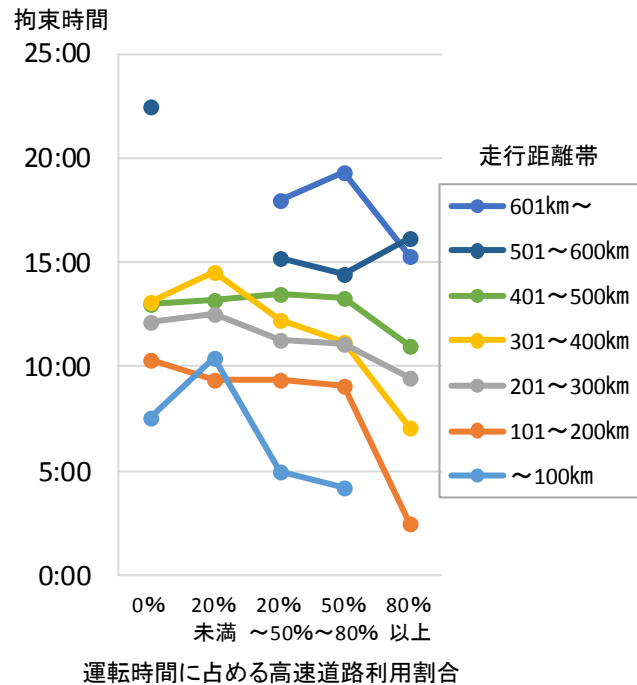


連続運転時間 4 時間超の運行の割合



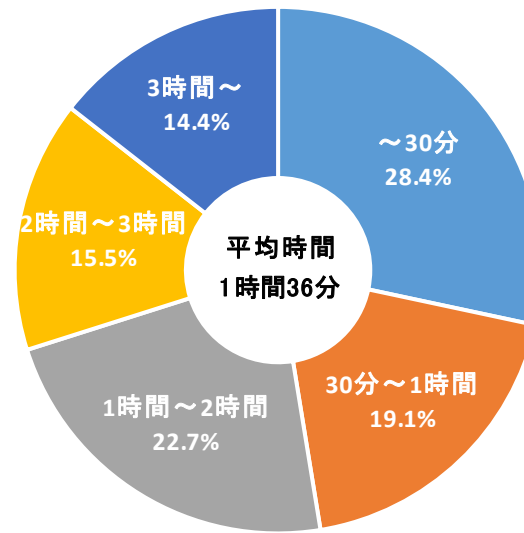
4. ドライバーの拘束時間等の分析②

高速道路の利用割合と拘束時間の関係

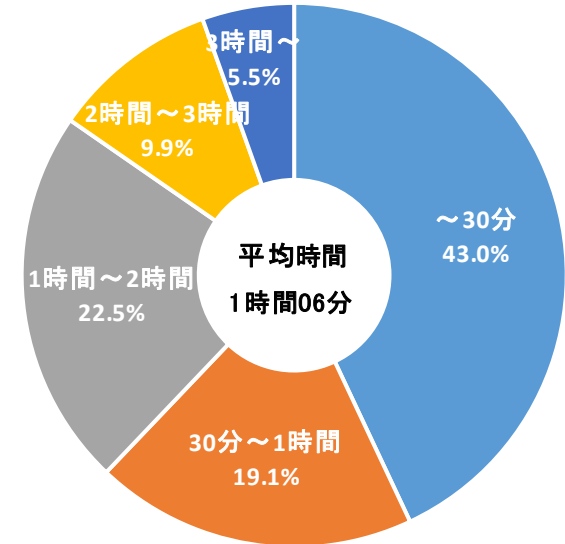


手待ち時間の発生状況

1 運行あたりの手待ち時間の分布



手待ち1回あたりの待ち時間の分布 (荷役作業前に待った時間)



荷主都合による手待ち時間の発生状況

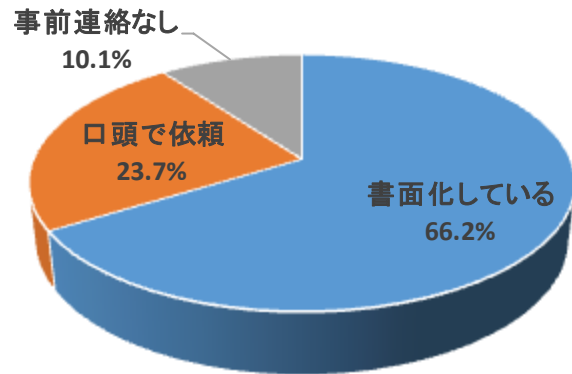
荷主都合による手待ち時間の長い 上位5品目 (延べ発生回数:205回)	発生 回数	平均 時間
合成樹脂・塗料など化学性原料	2回	1:25
日用品	25回	1:22
その他の化学製品	46回	1:21
加工食品	16回	1:03
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	19回	1:03

発着荷主別 (延べ発生回数:206回)		平均 時間
発荷主	(78.2%)	1:02
着荷主	(21.8%)	0:47

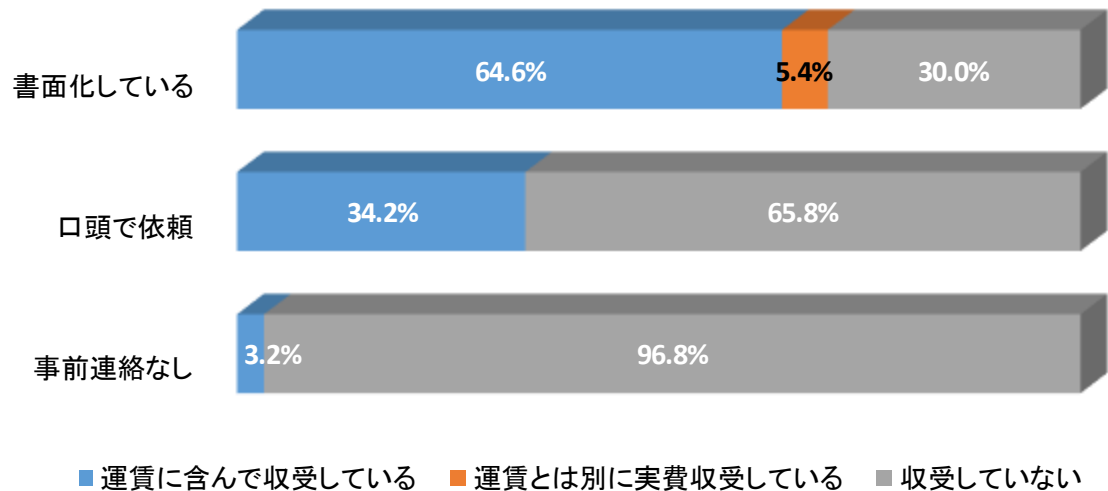
時間指定の有無別 (延べ発生回数:207回)		平均 時間
時間指定あり	(52.2%)	0:51
午前・午後の指定あり	(4.8%)	1:14
時間指定なし	(43.0%)	1:04

5. 荷役の書面化、荷役料金収受の状況

荷役に関する書面化の有無の状況



荷役に対する書面化の有無と荷役料金の収受の有無の関係

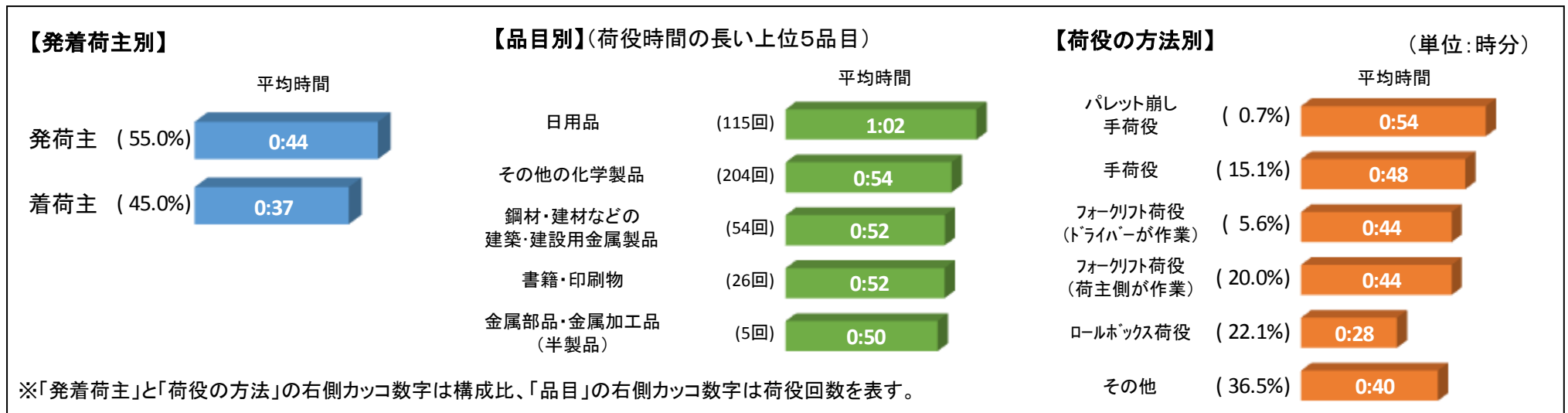


荷役料金の収受の有無と各項目の上位5品目

	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
運賃に含んで収受している	セメント・コンクリート ・コンクリート製品	生鮮食品	加工食品	書籍・印刷物	飲料・酒
運賃とは別に実費収受している	紙・パルプ	ガソリン・軽油など 石油石炭製品	その他	飲料・酒	
収受していない	空容器・返送資材	合成樹脂・塗料など 化学性原料	宅配便・特積み貨物	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材	その他

6. 荷役、付帯作業の発生状況

荷役時間の発生状況



その他の付帯作業の内容と発生している割合の高い上位5品目

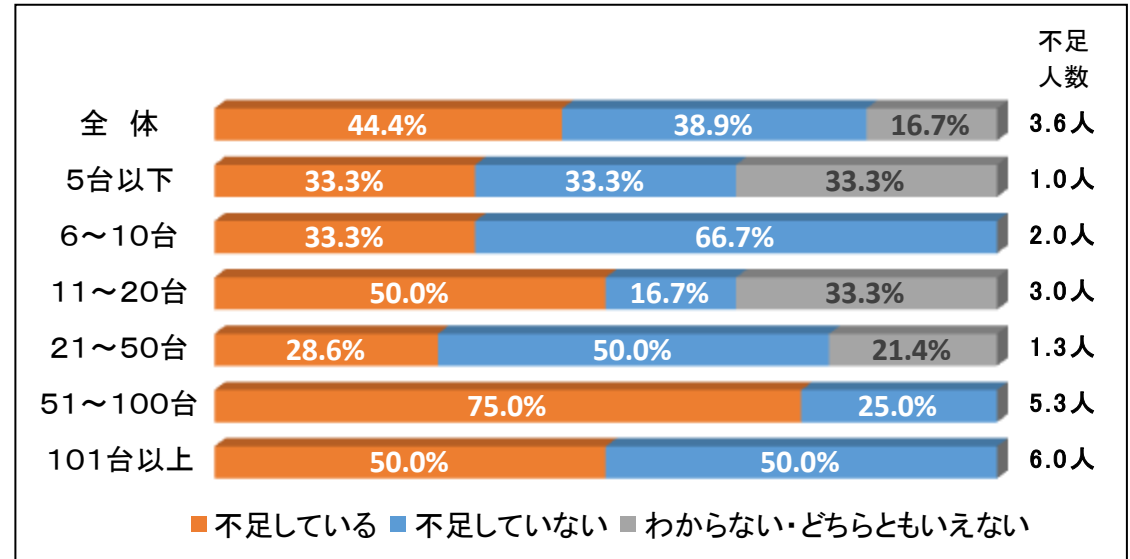
付帯作業を伴う荷役作業回数 (452回)	件数	回答 比率	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
検品	284件	62.8%	加工食品	その他	日用品	飲料・酒	合成樹脂・塗料など 化学性原料
資材、廃材等の回収	156件	34.5%	加工食品	飲料・酒			
保管場所までの横持ち運搬	114件	25.2%	宅配便・特積み貨物	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品	日用品	生鮮食品	加工食品
商品仕分け	55件	12.2%	書籍・印刷物	日用品	その他	加工食品	宅配便・特積み貨物
納品場所の整理	50件	11.1%	日用品	飲料・酒	加工食品	宅配便・特積み貨物	生鮮食品
ラベル貼り	11件	2.4%	飲料・酒	加工食品			
棚入れ	1件	0.2%					
その他	14件	3.1%	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品	生鮮食品	空容器・返送資材	

7. 事業者調査結果

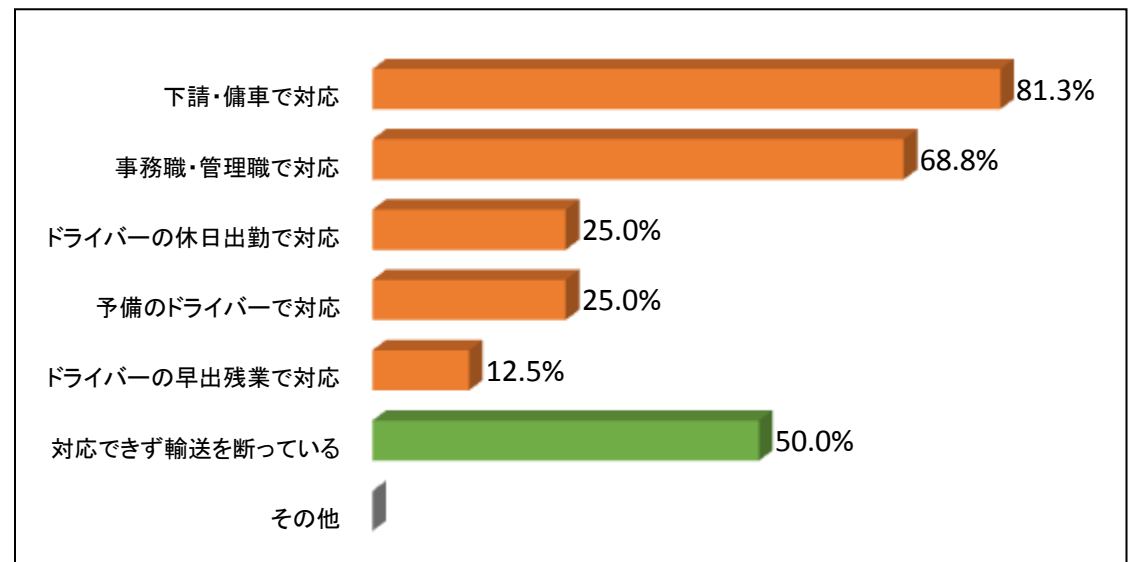
労働時間の実態(平成 27 年 7 月)

労働時間の項目 (カッコ内は改善基準告示の概要)	平均時間		
	泊付きの 輸送を 担当	日帰り 輸送を 担当	泊付き及び 日帰りの 両方を担当
1 か月の拘束時間 (293時間以内)	259.7時間	210.3時間	273.5時間
1 日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	12.0時間	9.8時間	11.5時間
1 日の運転時間 (2日平均で1日当たり9時間以内)	7.7時間	5.2時間	6.5時間
1 週間の運転時間 (2週平均で1週間当たり44時間以内)	45.7時間	30.4時間	38.0時間
連続運転時間 (4時間以内)	3.3時間	1.9時間	3.0時間
1 日の手待ち時間	2.7時間	1.1時間	1.2時間
1 か月の総労働時間	260.7時間	191.1時間	259.3時間
1 か月の時間外労働時間	60.3時間	33.1時間	48.3時間
休息期間 (継続8時間以上)	12.5時間	6.7時間	8.2時間

ドライバーの不足状況



ドライバーが不足している場合の対応



トラック輸送状況の実態調査結果(和歌山県版)

①調査の目的

本調査は、トラック輸送における労働時間の内訳、手待ち時間の詳細、荷役の契約の有無など、長時間労働の実態及び原因を明らかにし、今後の取引慣行の改善など、労働時間短縮のための対策検討に資することを目的とし、厚生労働省、国土交通省が共同して実施した。

②集計対象件数（有効回答数）

- ・運送事業者 36 社
- ・上記事業者に所属するドライバー計 78 名

③調査内容

◎トラックドライバー調査

ドライバーに下記の各業務に掛かった時間等を記入して頂き、1日の労働時間、業務内容について把握した。調査期間は、平成27年9月14日(月)～20日(日)の7日間。

- ①始業時刻、日常点検、乗務前点呼
- ②発荷主側での手待ち(対象荷主名、手待ちの内容)
- ③発荷主側での荷役(その作業の対象荷主名、荷役の内容及び方法(手荷役、フォーク等)、荷役に対する書面化及び料金収受の有無)
- ④運転時間(一般道路、高速道路(高速料金の支払いの有無)の別)
- ⑤着荷主側での手待ち(対象荷主名、手待ちの内容)
- ⑥着荷主側での荷役(その作業の対象荷主名、荷役の内容及び方法(手荷役、フォーク等)、荷役に対する書面化及び料金収受の有無)
- ⑦終業後の作業、乗務後点呼、終業時刻 等

◎事業者調査

事業者にも各設問に回答して頂き、トラック事業者の属性(保有車両数、ドライバー数、荷主企業との状況等)や、平成27年7月分の運行実態等について把握した。

④調査に関する留意点

- ・本調査は都道府県ごとに対象数が異なり、ここに示す結果はその集計結果であるため、全国の平均値を表すものではない。

目次(インデックス)

トラックドライバー調査結果

回答ドライバーの性別・年齢別の構成比	3
車種別・1運行の平均走行距離・実車距離	3
車種別・1運行の走行距離帯の構成比	3
回答ドライバーの性別・車種別・年齢別の構成比	4
回答ドライバーの走行距離別・車種別・年齢別の構成比	4
車種別・1運行の平均集配箇所数	4
1運行の拘束時間とその内訳(車種別)	5
1運行の拘束時間とその内訳(走行距離帯別)	6
1運行の拘束時間とその内訳(性別)	7
1運行の拘束時間とその内訳(年齢別)	8
1運行の拘束時間とその内訳(輸送品類別)	9
1運行の拘束時間とその内訳(集配箇所数別)	10
1運行の拘束時間とその内訳(地域別)	11
1運行の拘束時間・手待ち時間(都道府県別)	12
ドライバーの拘束時間等の状況(車種別)	13
ドライバーの拘束時間等の状況(走行距離帯別)	14
ドライバーの拘束時間等の状況(性別)	15
ドライバーの拘束時間等の状況(年齢別)	16
ドライバーの拘束時間等の状況(輸送品類別)	17
ドライバーの拘束時間等の状況(集配箇所数別)	18
ドライバーの拘束時間等の状況(地域別)	19
運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係(走行距離帯別)	20
1運行の拘束時間とその内訳	21
拘束時間別の作業構成(手待ち・荷役時間と拘束時間の関係)	22
手待ち時間の発生状況(1運行あたりの分布)	23
手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたりの分布)	23
手待ち時間(合計)の発生状況(荷役作業1回あたり)	24
「荷主都合」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)	25
「ドライバーの自主的な行動」による手待ち時間の発生状況 (荷役作業1回あたり)	26

「その他時間調整等」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)	27
荷役時間の発生状況(荷役作業1回あたり)	28
その他の付帯作業の内容、発生している割合の高い上位5品目	29
荷役に対する書面化の有無と各項目の上位5品目、下位5品目	30
荷役料金の収受の有無と各項目の上位5品目	31
荷役に対する書面化の有無と荷役料金の収受の有無の関係	31
高速道路料金の収受の有無と各項目の上位5品目	32
自由記載	33

事業者調査結果

平均保有車両台数	34
保有車両台数別の事業者数の分布	34
集配業務に従事しているドライバーの性別・年齢別・免許別の構成	34
ドライバーの労働時間の実態(平成27年7月実績)	35
ドライバーの不足状況	36
ドライバーが不足している場合の対応	37
荷主との取引関係①	37
荷主との取引関係②	38
荷主企業への時間短縮への協力依頼の有無と協力程度	39
労働時間短縮に向けて必要な対応	40
労働時間短縮に向けて必要な対応の『具体的な回答・その他の回答』	41
長時間労働の実態や問題点、意向・意見など自由回答	42

付属資料

本資料で使用する用語の説明、定義等	43
品類・品目対応表	44
地域・都道府県対応表	44
トラック輸送状況の実態調査票(トラックドライバー記入用)	45
トラック輸送状況の実態調査票(事業者記入用)	46

トラックドライバー調査結果

- ・回答ドライバーの性別・年齢別構成は、40歳～49歳が43.6%と最も多く、次いで50歳～59歳(35.9%)、30歳～39歳(14.1%)となっており、29歳以下は1.3%であった。
- ・車種別・1運行の平均走行距離は全体で268km、平均実車距離は全体で188kmであり、どちらとも普通に比べて大型の方が短い。
- ・車種別・1運行の走行距離帯の構成比は、全体で短・中距離が91.1%であり、普通のほうが大型に比べて短・中距離の割合が低い。

回答ドライバーの性別・年齢別の構成比

	男性(78名)	女性(0名)	全体(78名)
29歳以下	1.3%	-	1.3%
30歳～39歳	14.1%	-	14.1%
40歳～49歳	43.6%	-	43.6%
50歳～59歳	35.9%	-	35.9%
60歳以上	5.1%	-	5.1%
不明	0.0%	-	0.0%
全体	100.0%	-	100.0%

車種別・1運行の平均走行距離・実車距離

(回答370運行)	平均 走行距離	平均 実車距離
普通	292km	222km
中型	263km	223km
大型	266km	177km
トレーラ	265km	182km
全体	268km	188km

※トータル表記(「全体」と「合計」)の使い分けについて

本資料においては特段の注記がない限り、トータル表記を以下のように使い分ける。

「全体」－不明を含むサンプルについての集計結果

「合計」－不明を除くサンプルについての集計結果

※運行単位について

始業時刻から終業時刻までを1運行とする。

※走行距離帯の区分について

短・中距離：走行距離 500 km以下の運行

長距離：走行距離 500 km超の運行

※上記の他、本資料において使用する用語の説明、定義を【付属資料】43ページに記載しているので参照のこと

車種別・1運行の走行距離帯の構成比

(回答370運行)	短・ 中距離	長距離	合計
普通	90.0%	10.0%	100.0%
中型	91.2%	8.8%	100.0%
大型	93.1%	6.9%	100.0%
トレーラ	85.0%	15.0%	100.0%
全体	91.1%	8.9%	100.0%

- ・回答ドライバーの性別・車種別・年齢別の構成比は、普通に比べて、中型、大型のほうが年齢が高い層の比率がやや高い。
- ・回答ドライバーの走行距離帯別・車種別・年齢別の構成比は、普通は短・中距離、長距離とも40歳～49歳が最も多く、大型は短・中距離で40歳～49歳、長距離ではとも30歳～39歳が最も多い。
- ・車種別・1運行の平均集配箇所数は、合計で4.0箇所、大型(3.7箇所)に比べて、中型(6.0箇所)、普通(5.7箇所)のほうが集配箇所数は多い。

回答ドライバーの性別・車種別・年齢別の構成比

	男性(405運行)				女性(0運行)				合計(405運行)			
	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ
29歳以下	0.0%	0.0%	2.5%	0.0%	-	-	-	-	0.0%	0.0%	2.5%	0.0%
30歳～39歳	3.4%	13.1%	13.2%	23.3%	-	-	-	-	3.4%	13.1%	13.2%	23.3%
40歳～49歳	55.2%	36.1%	43.0%	42.5%	-	-	-	-	55.2%	36.1%	43.0%	42.5%
50歳～59歳	41.4%	41.0%	35.1%	34.2%	-	-	-	-	41.4%	41.0%	35.1%	34.2%
60歳以上	0.0%	9.8%	6.2%	0.0%	-	-	-	-	0.0%	9.8%	6.2%	0.0%
不 明	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-	-	-	-	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
全 体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-	-	-	-	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
運行数	29	61	242	73	0	0	0	0	29	61	242	73
車種構成比	7.2%	15.1%	59.8%	18.0%	-	-	-	-	7.2%	15.1%	59.8%	18.0%

車種別・1運行の平均集配箇所数

(回答405運行)	構成比	平均集配箇所数
普 通	7.2%	5.7箇所
中 型	15.1%	6.0箇所
大 型	59.8%	3.7箇所
トレーラ	18.0%	2.9箇所
合 計	100.0%	4.0箇所

回答ドライバーの走行距離帯別・車種別・年齢別の構成比

	短・中距離(323運行)				長距離(31運行)				合計(354運行)			
	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ	普通	中型	大型	トレーラ
29歳以下	0.0%	0.0%	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.8%	0.0%
30歳～39歳	5.6%	11.5%	11.4%	27.5%	0.0%	40.0%	40.0%	11.1%	5.0%	14.0%	13.4%	25.0%
40歳～49歳	55.6%	34.6%	42.6%	29.4%	100.0%	0.0%	26.7%	55.6%	60.0%	31.6%	41.5%	33.3%
50歳～59歳	38.9%	42.3%	37.1%	43.1%	0.0%	60.0%	33.3%	33.3%	35.0%	43.9%	36.9%	41.7%
60歳以上	0.0%	11.5%	5.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.5%	5.5%	0.0%
不 明	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
全 体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
運行数	18	52	202	51	2	5	15	9	20	57	217	60
車種構成比	5.6%	16.1%	62.5%	15.8%	6.5%	16.1%	48.4%	29.0%	5.6%	16.1%	61.3%	16.9%

- ・車種別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は全体平均で11時間48分、普通(11時間16分)に比べて中型(12時間07分)、大型(11時間31分)、トレーラ(12時間57分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、全体平均で44分、普通(13分)に比べて中型(25分)、大型(49分)、トレーラ(1時間04分)のほうが長い。

1 運行の拘束時間とその内訳(車種別)

		平均値					各項目の最大値				
		全体	普通	中型	大型	トレーラ	全体	普通	中型	大型	トレーラ
点検・点呼等		0:29	0:16	0:23	0:32	0:28	1:50	0:40	1:00	1:30	1:50
運転時間	一般道路	(3:49)	(4:45)	(4:02)	(3:30)	(4:15)	(11:30)	(10:00)	(11:30)	(9:00)	(11:30)
	高速道路	(2:11)	(1:38)	(1:45)	(2:09)	(3:03)	(17:20)	(10:20)	(14:00)	(10:10)	(17:20)
	計	6:00	6:23	5:46	5:38	7:19	20:40	12:10	17:40	13:50	20:40
手待ち時間	①荷主都合	(0:26)	(0:12)	(0:18)	(0:28)	(0:36)	(5:00)	(4:00)	(5:00)	(4:20)	(5:00)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:09)	(0:00)	(0:01)	(0:12)	(0:09)	(5:50)	(0:00)	(1:00)	(5:50)	(3:10)
	③その他の時間調整等	(0:09)	(0:01)	(0:06)	(0:09)	(0:19)	(7:50)	(0:20)	(1:10)	(7:50)	(5:00)
計		0:44	0:13	0:25	0:49	1:04	7:50	4:00	5:00	7:50	6:30
荷役時間		2:31	3:14	3:24	2:28	1:54	8:50	6:00	8:40	7:00	8:50
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:20	0:08	0:12	0:22	0:22	6:20	2:50	2:10	6:20	4:40
休憩時間		1:26	0:48	1:36	1:27	1:32	10:10	1:30	9:00	10:10	8:20
(不明時間)		0:17	0:13	0:21	0:15	0:19	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		11:48	11:16	12:07	11:31	12:57	41:10	21:40	32:40	36:10	41:10
運行数		426	29	61	242	73					
構成比		100.0%	6.8%	14.3%	56.8%	17.1%					

※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間口

※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない(「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様)。

※「全体」の運行数は車種不明分も含むため、車種別運行数の合計値と一致しない(構成比も同様)。

- ・走行距離帯別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は、短・中距離(10 時間 55 分)に比べて長距離(17 時間 36 分)のほうが長い。
- ・手待ち時間は、短・中距離(38 分)に比べて長距離(1 時間 12 分)のほうが長い。

1 運行の拘束時間とその内訳(走行距離帯別)

		平均値			各項目の最大値		
		全体	短・中距離	長距離	全体	短・中距離	長距離
点検・点呼等		0:29	0:29	0:29	1:50	1:30	1:10
運転時間	一般道路	(3:49)	(3:45)	(4:41)	(11:30)	(11:30)	(11:30)
	高速道路	(2:11)	(1:41)	(6:02)	(17:20)	(7:20)	(14:00)
	計	6:00	5:27	10:44	20:40	11:30	17:40
手待ち時間	①荷主都合	(0:26)	(0:23)	(0:34)	(5:00)	(4:20)	(5:00)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:09)	(0:06)	(0:22)	(5:50)	(2:50)	(5:50)
	③その他の時間調整等	(0:09)	(0:10)	(0:16)	(7:50)	(7:50)	(3:10)
計		0:44	0:38	1:12	7:50	7:50	5:50
荷役時間		2:31	2:31	2:35	8:50	7:00	8:40
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:20	0:20	0:17	6:20	5:40	2:10
休憩時間		1:26	1:17	2:12	10:10	9:00	9:00
(不明時間)		0:17	0:14	0:08	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		11:48	10:55	17:36	41:10	21:40	32:40
運行数		426	337	33			
構成比		100.0%	79.1%	7.7%			

※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間口

※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない(「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様)。

※「全体」の運行数は走行距離不明分も含むため、走行距離帯別運行数の合計値と一致しない(構成比も同様)。

※走行距離帯区分／短・中距離-500km以下、長距離-500km超

- ・性別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は、男性で 11 時間 48 分、女性の回答はなし。
- ・手待ち時間は、男性で 44 分、女性の回答はなし。

1 運行の拘束時間とその内訳(性別)

		平均値			各項目の最大値		
		全体	男性	女性	全体	男性	女性
点検・点呼等		0:29	0:29	-	1:50	1:50	-
運転時間	一般道路	(3:49)	(3:49)	-	(11:30)	(11:30)	-
	高速道路	(2:11)	(2:11)	-	(17:20)	(17:20)	-
	計	6:00	6:00	-	20:40	20:40	-
手待ち時間	①荷主都合	(0:26)	(0:26)	-	(5:00)	(5:00)	-
	②ドライバーの自主的な行動	(0:09)	(0:09)	-	(5:50)	(5:50)	-
	③その他の時間調整等	(0:09)	(0:09)	-	(7:50)	(7:50)	-
計		0:44	0:44	-	7:50	7:50	-
荷役時間		2:31	2:31	-	8:50	8:50	-
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:20	0:20	-	6:20	6:20	-
休憩時間		1:26	1:26	-	10:10	10:10	-
(不明時間)		0:17	0:17	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		11:48	11:48	-	41:10	41:10	-
運行数		426	426	0			
構成比		100.0%	100.0%	0.0%			

※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間口

※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない(「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様)。

※「全体」の運行数は性別不明分も含むため、性別運行数の合計値と一致しない(構成比も同様)。

- ・年齢別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、拘束時間は、30歳～39歳(12時間43分)が最も長く、60歳以上(8時間10分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、29歳以下(1時間07分)が最も長いが、年齢間の違いは25分程度である。

1運行の拘束時間とその内訳(年齢別)

		平均値						各項目の最大値					
		全体	29歳以下	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳以上	全体	29歳以下	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳以上
点検・点呼等		0:29	0:20	0:32	0:30	0:26	0:38	1:50	0:20	1:00	1:50	1:00	1:10
運転時間	一般道路	(3:49)	(3:38)	(4:10)	(3:52)	(3:52)	(2:24)	(11:30)	(3:50)	(11:30)	(10:00)	(11:30)	(5:10)
	高速道路	(2:11)	(0:30)	(2:11)	(2:25)	(2:03)	(1:41)	(17:20)	(0:30)	(9:10)	(17:20)	(14:00)	(6:10)
	計	6:00	4:08	6:21	6:17	5:55	4:05	20:40	4:20	13:50	20:40	17:40	9:50
手待ち時間	①荷主都合	(0:26)	(0:53)	(0:26)	(0:29)	(0:22)	(0:23)	(5:00)	(1:10)	(4:20)	(5:00)	(5:00)	(2:00)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:09)	(0:12)	(0:12)	(0:12)	(0:02)	(0:21)	(5:50)	(0:30)	(5:50)	(4:00)	(1:00)	(2:10)
	③その他の時間調整等	(0:09)	(0:02)	(0:05)	(0:04)	(0:18)	(0:04)	(7:50)	(0:10)	(3:10)	(2:30)	(7:50)	(1:20)
計		0:44	1:07	0:43	0:45	0:42	0:48	7:50	1:40	5:50	6:30	7:50	2:50
荷役時間		2:31	3:08	2:33	2:45	2:24	1:18	8:50	3:20	6:30	8:50	8:40	2:50
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:20	0:00	0:27	0:18	0:23	0:09	6:20	0:00	4:40	5:40	6:20	1:00
休憩時間		1:26	1:13	2:02	1:28	1:16	0:58	10:10	1:20	10:10	6:50	9:00	2:00
(不明時間)		0:17	0:02	0:06	0:25	0:13	0:13	-	-	-	-	-	-
拘束時間(平均値は上記の合計)		11:48	9:58	12:43	12:28	11:16	8:10	41:10	10:40	36:10	41:10	32:40	13:40
運行数		426	6	59	184	153	24						
構成比		100.0%	1.4%	13.8%	43.2%	35.9%	5.6%						

※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間口

※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない(「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様)。

※「全体」の運行数は年齢不明分も含むため、年齢別運行数の合計値と一致しない(構成比も同様)。

- ・輸送品類別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、農水産品(18時間26分)が最も長く、次いで軽工業品(12時間41分)、特殊品(12時間05分)、金属機械工業品(11時間40分)の順となっており、排出物(8時間56分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、農水産品(1時間29分)が最も長く、次いで金属機械工業品(1時間01分)、化学工業品(48分)、雑工業品(35分)の順となっており、鉱産品(0分)、排出物(0分)が最も短い。

1運行の拘束時間とその内訳(輸送品類別)

		平均値										各項目の最大値									
		全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品
点検・点呼等		0:29	0:10	-	0:40	0:33	0:30	0:24	0:31	0:00	0:35	1:50	0:30	-	0:40	1:50	1:10	1:10	1:00	0:00	1:10
運転時間	一般道路	(3:49)	(3:18)	-	(2:50)	(3:37)	(2:55)	(4:10)	(4:54)	(2:30)	(4:44)	(11:30)	(7:50)	-	(2:50)	(9:10)	(9:00)	(9:50)	(11:30)	(3:20)	(10:00)
	高速道路	(2:11)	(6:19)	-	(3:40)	(2:31)	(1:59)	(1:58)	(1:21)	(3:30)	(1:38)	(17:20)	(14:00)	-	(3:40)	(11:30)	(10:10)	(7:20)	(8:10)	(6:10)	(9:50)
	計	6:00	9:38	-	6:30	6:08	4:54	6:08	6:16	6:00	6:22	20:40	17:40	-	6:30	14:00	12:10	11:00	12:40	9:00	10:00
手待ち時間	①荷主都合	(0:26)	(1:17)	-	(0:00)	(0:39)	(0:29)	(0:11)	(0:21)	(0:00)	(0:05)	(5:00)	(5:00)	-	(0:00)	(4:10)	(3:40)	(1:30)	(3:20)	(0:00)	(1:10)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:09)	(0:00)	-	(0:00)	(0:05)	(0:18)	(0:01)	(0:12)	(0:00)	(0:01)	(5:50)	(0:00)	-	(0:00)	(1:20)	(2:30)	(1:00)	(3:10)	(0:00)	(0:30)
	③その他の時間調整等	(0:09)	(0:13)	-	(0:00)	(0:16)	(0:01)	(0:00)	(0:02)	(0:00)	(0:05)	(7:50)	(0:40)	-	(0:00)	(4:10)	(1:30)	(0:00)	(0:20)	(0:00)	(3:50)
計		0:44	1:29	-	0:00	1:01	0:48	0:12	0:35	0:00	0:11	7:50	5:00	-	0:00	6:00	3:40	1:30	6:30	0:00	3:50
荷役時間		2:31	5:21	-	1:20	1:46	2:00	3:02	2:13	0:42	3:00	8:50	8:50	-	1:20	4:50	6:40	6:50	6:00	1:00	5:20
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:20	0:15	-	0:00	0:45	0:41	0:00	0:03	0:00	0:00	6:20	2:10	-	0:00	5:40	6:20	0:00	0:50	0:00	0:20
休憩時間		1:26	1:04	-	0:50	1:11	1:11	2:18	1:30	2:08	1:32	10:10	2:30	-	0:50	4:00	4:50	9:00	9:00	3:40	6:50
(不明時間)		0:17	0:29	-	0:00	0:16	0:06	0:37	0:12	0:06	0:24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
拘束時間 (平均値は上記の合計)		11:48	18:26	-	9:20	11:40	10:11	12:41	11:20	8:56	12:05	41:10	32:40	-	9:20	30:00	16:20	17:20	23:00	13:00	22:20
運行数		426	12	0	1	51	82	45	38	5	51										
構成比		100.0%	2.8%	0.0%	0.2%	12.0%	19.2%	10.6%	8.9%	1.2%	12.0%										

※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間口

※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない(「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様)。

※単一品目を輸送する運行を対象に、品類単位に分類した上で集計(「全体」には、輸送品目不明のほか複数品目を輸送する運行を含む)

※「全体」の運行数は品目不明分、複数品目輸送分も含むため、品別別運行数の合計値と一致しない(構成比も同様)。 ※品類区分については、「付属資料」参照のこと。

- ・集配箇所数別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、3 箇所(13 時間 09 分)が最も長いですが、集配箇所数による大きな違いはみられない。
- ・手待ち時間は、集配箇所数 2 箇所(1 時間 05 分)が最も長いですが、3 箇所以上と集配箇所数が多くなると、手待ち時間は短くなっているが、11 箇所以上では0分となっている。

1 運行の拘束時間とその内訳(集配箇所数別)

		平均値								各項目の最大値										
		全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4～5箇所	6～10箇所	11箇所以上	全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4～5箇所	6～10箇所	11箇所以上			
点検・点呼等		0:29	0:23	0:32	0:29	0:32	0:30	0:26	0:25	1:50	1:10	1:00	1:10	1:50	1:00	1:30	0:40			
運転時間	一般道路	(3:49)	(2:13)	(3:34)	(3:19)	(4:06)	(3:49)	(4:16)	(4:45)	(11:30)	(6:00)	(11:30)	(9:50)	(10:00)	(11:30)	(8:40)	(6:40)			
	高速道路	(2:11)	(2:14)	(1:55)	(2:40)	(3:08)	(2:07)	(1:38)	(0:43)	(17:20)	(4:00)	(10:10)	(10:20)	(17:20)	(9:00)	(16:30)	(2:10)			
計		6:00	4:27	5:29	5:59	7:15	5:56	5:54	5:28	20:40	6:30	12:10	13:50	20:30	11:30	20:40	7:20			
手待ち時間	①荷主都合	(0:26)	(0:00)	(0:31)	(0:38)	(0:34)	(0:14)	(0:25)	(0:00)	(5:00)	(0:04)	(3:40)	(3:20)	(5:00)	(4:20)	(5:00)	(0:00)			
	②ドライバーの自主的な行動	(0:09)	(0:00)	(0:13)	(0:18)	(0:07)	(0:07)	(0:03)	(0:00)	(5:50)	(0:05)	(2:30)	(4:00)	(2:50)	(5:50)	(2:50)	(0:00)			
	③その他の時間調整等	(0:09)	(0:00)	(0:02)	(0:09)	(0:14)	(0:13)	(0:09)	(0:00)	(7:50)	(0:06)	(2:10)	(4:10)	(3:10)	(5:00)	(7:50)	(0:00)			
計		0:44	0:00	0:46	1:05	0:54	0:33	0:36	0:00	7:50	0:00	3:40	6:30	5:00	5:50	7:50	0:00			
荷役時間		2:31	0:00	0:58	1:56	2:33	2:56	3:43	4:43	8:50	0:07	3:20	8:50	6:00	6:20	8:40	6:40			
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:20	0:40	0:30	0:30	0:28	0:08	0:11	0:00	6:20	2:50	6:20	5:00	4:20	1:40	4:20	0:00			
休憩時間		1:26	0:43	1:39	1:33	1:14	1:11	1:36	1:13	10:10	2:50	9:00	8:20	5:40	9:00	10:10	1:30			
(不明時間)		0:17	0:01	0:15	0:14	0:14	0:08	0:29	0:50	-	-	-	-	-	-	-	-			
拘束時間(平均値は上記の合計)		11:48	6:14	10:09	11:45	13:09	11:23	12:56	12:38	41:10	10:00	19:00	24:30	41:10	23:00	36:10	14:20			
運行数		426	7	77	74	59	96	109	4											
構成比		100.0%	1.6%	18.1%	17.4%	13.8%	22.5%	25.6%	0.9%											

※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間口

※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない(「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様)。

- ・地域別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、九州(13 時間 21 分)が最も長く、次いで中部(12 時間 53 分)、四国(12 時間 25 分)、関東(12 時間 19 分)、北陸信越(12 時間 16 分)、中国(12 時間 13 分)、東北(12 時間 12 分)、近畿(12 時間 12 分)、北海道(11 時間 41 分)、沖縄(9 時間 53 分)の順となっている。
- ・手待ち時間は、関東(1 時間 04 分)が最も長く、次いで近畿(53 分)、中部(49 分)、九州(47 分)、中国(44 分)、四国(41 分)、東北(40 分)、北海道(39 分)、沖縄(39 分)、北陸信越(34 分)の順となっている。

1 運行の拘束時間とその内訳(地域別)

		平均値										各項目の最大値											
		全体	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	全体	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
点検・点呼等		0:29	0:27	0:31	0:30	0:32	0:26	0:27	0:31	0:30	0:29	0:38	7:50	6:20	7:20	6:00	5:50	4:50	7:40	7:50	7:30	7:20	6:10
運転時間	一般道路	(4:29)	(5:33)	(4:25)	(4:53)	(4:26)	(4:43)	(4:10)	(4:28)	(3:52)	(4:13)	(3:46)	(42:20)	(18:00)	(23:30)	(42:20)	(33:20)	(29:30)	(22:20)	(37:00)	(18:30)	(30:20)	(9:50)
	高速道路	(2:02)	(0:21)	(2:17)	(1:30)	(1:53)	(2:00)	(2:05)	(2:05)	(2:39)	(2:56)	(0:07)	(37:50)	(8:50)	(24:20)	(18:40)	(25:30)	(37:50)	(25:10)	(22:40)	(36:10)	(37:50)	(3:20)
	計	6:31	5:53	6:42	6:23	6:19	6:44	6:15	6:33	6:31	7:09	3:53	48:30	18:00	29:00	48:30	39:00	45:30	36:50	39:00	37:40	40:50	9:50
手待ち時間	①荷主都合	(0:33)	(0:26)	(0:29)	(0:46)	(0:22)	(0:33)	(0:35)	(0:29)	(0:27)	(0:30)	(0:30)	(27:20)	(8:00)	(11:30)	(18:50)	(11:50)	(12:30)	(15:00)	(27:20)	(24:30)	(8:40)	(12:30)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:09)	(0:03)	(0:07)	(0:12)	(0:07)	(0:10)	(0:11)	(0:07)	(0:09)	(0:09)	(0:03)	(22:30)	(2:30)	(10:30)	(16:40)	(22:30)	(8:00)	(14:40)	(7:10)	(7:50)	(9:00)	(1:30)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:11)	(0:05)	(0:06)	(0:06)	(0:06)	(0:07)	(0:07)	(0:05)	(0:08)	(0:07)	(20:30)	(8:20)	(5:50)	(10:10)	(7:10)	(15:00)	(7:50)	(9:00)	(5:00)	(20:30)	(5:00)
計		0:48	0:39	0:40	1:04	0:34	0:49	0:53	0:44	0:41	0:47	0:39	31:00	9:00	12:40	27:20	22:30	18:10	19:40	31:00	26:50	20:30	12:30
荷役時間		2:47	3:05	2:25	2:45	2:55	3:03	2:49	2:36	2:42	2:53	2:46	19:20	12:00	15:00	18:40	16:10	17:50	15:40	19:20	15:50	16:10	9:10
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:13	0:27	0:09	0:13	0:13	0:11	0:15	0:13	0:12	0:11	0:35	15:40	15:40	7:30	8:40	13:50	9:00	8:40	8:30	9:30	9:10	6:30
休憩時間		1:26	1:02	1:35	1:17	1:32	1:27	1:20	1:23	1:34	1:39	1:07	18:30	8:00	16:50	17:20	17:50	18:30	12:40	18:10	18:10	18:30	6:00
(不明時間)		0:11	0:08	0:10	0:09	0:11	0:13	0:13	0:14	0:15	0:11	0:16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
拘束時間 (平均値は上記の合計)		12:26	11:41	12:12	12:19	12:16	12:53	12:12	12:13	12:25	13:21	9:53	86:10	33:10	53:50	70:10	66:00	74:00	64:40	86:10	84:20	70:20	18:40
運行数		27,266	1,089	2,997	5,271	1,961	3,103	3,312	2,743	1,959	4,332	499											
構成比		100.0%	4.0%	11.0%	19.3%	7.2%	11.4%	12.1%	10.1%	7.2%	15.9%	1.8%											

※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間口

※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない(「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様)。

※地域区分については、「付属資料」参照のこと。

- ・県別にみた1運行の平均拘束時間は、鹿児島県(14 時間 20 分)が最も長く、次いで長崎県(14 時間 01 分)、広島県(13 時間 55 分)、静岡県(13 時間 47 分)、群馬県(13 時間 41 分)の順となっている。
- ・平均手待ち時間は、兵庫県(1 時間 14 分)が最も長く、次いで静岡県(1 時間 14 分)、栃木県(1 時間 13 分)、埼玉県(1 時間 09 分)、千葉県(1 時間 08 分)、群馬県(1 時間 07 分)、茨城県(1 時間 05 分)、愛知県(1 時間 04 分)の順となっている。

1 運行の拘束時間・手待ち時間(都道府県別)

都道府県	拘束時間		手待ち時間		都道府県	拘束時間		手待ち時間		都道府県	拘束時間		手待ち時間	
	平均値	最大値	平均値	最大値		平均値	最大値	平均値	最大値		平均値	最大値	平均値	最大値
北海道	11:41	33:10	0:39	9:00	長野県	11:50	52:00	0:25	22:30	岡山県	12:24	48:10	0:41	6:30
青森県	12:59	53:50	0:38	12:40	富山県	12:57	66:00	0:29	11:50	広島県	13:55	86:10	1:01	31:00
岩手県	11:46	34:30	0:39	8:20	石川県	12:29	42:30	0:57	9:50	山口県	10:42	29:10	0:31	9:00
宮城県	12:15	45:30	0:51	8:40	福井県	12:55	49:00	0:39	18:10	徳島県	12:09	63:10	0:46	9:00
秋田県	13:00	37:10	0:54	9:00	岐阜県	11:50	35:10	0:28	12:30	香川県	12:42	84:20	0:53	26:50
山形県	11:17	41:50	0:21	6:50	静岡県	13:47	59:10	1:14	9:30	愛媛県	12:45	65:30	0:36	7:50
福島県	11:57	42:20	0:40	5:20	愛知県	12:55	60:40	1:04	11:00	高知県	11:49	58:10	0:21	6:20
茨城県	12:19	44:10	1:05	8:40	三重県	12:52	74:00	0:39	12:30	福岡県	12:35	60:30	0:43	9:00
栃木県	12:04	67:30	1:13	18:50	滋賀県	12:33	63:00	0:44	19:40	佐賀県	12:47	60:00	0:49	9:10
群馬県	13:41	58:30	1:07	27:20	京都府	12:07	40:50	0:39	8:10	長崎県	14:01	60:50	0:46	7:30
埼玉県	12:23	70:10	1:09	9:40	大阪府	11:44	62:30	1:01	10:00	熊本県	13:22	61:00	0:49	20:30
千葉県	11:55	35:50	1:08	8:50	兵庫県	12:24	42:00	1:14	11:00	大分県	13:29	70:20	0:47	10:00
東京都	12:04	41:30	1:01	8:30	奈良県	12:50	64:40	0:54	15:00	宮崎県	13:21	41:30	0:46	8:20
神奈川県	11:35	21:00	0:55	8:30	和歌山県	11:48	41:10	0:44	7:50	鹿児島県	14:20	59:00	0:51	8:40
山梨県	12:11	42:00	0:46	11:40	鳥取県	12:07	84:50	0:52	12:50	沖縄県	9:53	18:40	0:39	12:30
新潟県	11:43	59:40	0:30	8:00	島根県	11:33	40:20	0:31	8:40	全体	12:26	86:10	0:48	31:00

- ・ドライバーの1運行の拘束時間は、全体では13時間以内が73.0%であるが、16時間超が8.9%となっている。車種別にみると、16時間超の割合は、トレーラが13.7%と最も高く、中型で11.5%、普通で10.3%、大型で7.0%となっている。
- ・拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上の運行は、全体では2.6%となっており、車種別にみると、トレーラが9.1%と最も高く、大型で0.0%、中型で0.0%、普通で0.0%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、全体では11.5%となっており、車種別にみると、トレーラが19.7%と最も高く、大型で9.4%、普通で8.3%、中型で7.8%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、全体では8.2%となっており、車種別にみると、トレーラが20.5%と最も高く、普通で13.8%、中型で4.9%、大型で4.1%となっている。
- ・7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、全体では17.9%となっており、車種別にみると、トレーラが27.3%と最も高く、中型で20.0%、大型で13.9%、普通で0.0%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(車種別)

(426運行)		全体	普通	中型	大型	トレーラ
1運行の 拘束時間	13時間以内	73.0%	82.8%	75.4%	75.2%	58.9%
	13時間超15時間以内	14.3%	6.9%	11.5%	14.0%	19.2%
	15時間超16時間以内	3.8%	0.0%	1.6%	3.7%	8.2%
	16時間超	8.9%	10.3%	11.5%	7.0%	13.7%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	普通	中型	大型	トレーラ
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	78名	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%	9.1%
休息期間8時間未満	348期間	11.5%	8.3%	7.8%	9.4%	19.7%
連続運転時間4時間超の運行	426運行	8.2%	13.8%	4.9%	4.1%	20.5%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	78名	17.9%	0.0%	20.0%	13.9%	27.3%

※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を車種別に集計したもの(調査期間中の最終運行後を除く)。

※「拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上」「7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合」は、調査期間中同一車種に乗務したドライバーについて集計したもの。(「全体」には、車種不明のほか、期間中複数車種に乗務したドライバーを含む)

- ・走行距離帯別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16 時間超は長距離で 42.4%、短・中距離で 3.0%となっている。
- ・休息期間 8 時間未満の運行は、長距離で 18.5%、短・中距離で 8.3%となっている。
- ・連続運転時間 4 時間超の運行は、長距離で 36.4%、短・中距離で 5.0%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(走行距離帯別)

(426運行)		全体	短・中距離	長距離
1運行の 拘束時間	13時間以内	73.0%	80.7%	12.1%
	13時間超15時間以内	14.3%	13.1%	33.3%
	15時間超16時間以内	3.8%	3.3%	12.1%
	16時間超	8.9%	3.0%	42.4%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	短・中距離	長距離
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	—	—	—	—
休息期間8時間未満	348期間	11.5%	8.3%	18.5%
連続運転時間4時間超の運行	426運行	8.2%	5.0%	36.4%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	—	—	—	—

※走行距離帯区分／短・中距離－500km以下、長距離－500km超(運行単位)

※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を走行距離帯別に集計したもの(調査期間中の最終運行後を除く)。

※「拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上」「7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合」は、ドライバー単位の集計項目であるため、集計対象外とする。

- ・性別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16 時間超は男性で 8.9%、女性の回答はない。
- ・拘束時間 15 時間超 16 時間以内が 7 日間で 3 回以上の運行は、男性で 2.6%、女性の回答はない。
- ・休息期間 8 時間未満の運行は、男性で 11.5%、女性の回答はない。
- ・連続運転時間 4 時間超の運行は、男性で 8.2%、女性の回答はない。
- ・7 日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、男性で 17.9%、女性の回答はない。

ドライバーの拘束時間等の状況(性別)

(426運行)		全体	男性	女性
1運行の 拘束時間	13時間以内	73.0%	73.0%	-
	13時間超15時間以内	14.3%	14.3%	-
	15時間超16時間以内	3.8%	3.8%	-
	16時間超	8.9%	8.9%	-
	全体	100.0%	100.0%	-
	サンプル数	全体	男性	女性
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	78名	2.6%	2.6%	-
休息期間8時間未満	348期間	11.5%	11.5%	-
連続運転時間4時間超の運行	426運行	8.2%	8.2%	-
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	78名	17.9%	17.9%	-

※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を集計したもの(調査期間中の最終運行後を除く)。

- ・年齢別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16時間超は30歳～39歳で18.6%、40歳～49歳で9.8%、50歳～59歳で5.9%、29歳以下で0.0%、60歳以上で0.0%となっている。
- ・拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上の運行は、30歳～39歳で9.1%、40歳～49歳で2.9%、29歳以下で0.0%、50歳～59歳で0.0%、60歳以上は0.0%となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、60歳以上で30.0%、30歳～39歳で27.1%、40歳～49歳で10.7%、50歳～59歳で4.0%、29歳以下で0.0%となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、30歳～39歳で10.2%、40歳～49歳で8.7%、50歳～59歳で7.8%、60歳以上で4.2%、29歳以下で0.0%となっている。
- ・7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、40歳～49歳で26.5%、60歳以上で25.0%、50歳～59歳で14.3%、29歳以下で0.0%、30歳～39歳で0.0%となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(年齢別)

(426運行)		全体	29歳以下	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳以上
1運行の 拘束時間	13時間以内	73.0%	100.0%	67.8%	68.5%	77.1%	87.5%
	13時間超15時間以内	14.3%	0.0%	5.1%	17.4%	15.0%	12.5%
	15時間超16時間以内	3.8%	0.0%	8.5%	4.3%	2.0%	0.0%
	16時間超	8.9%	0.0%	18.6%	9.8%	5.9%	0.0%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	サンプル数	全体	29歳以下	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳以上
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	78名	2.6%	0.0%	9.1%	2.9%	0.0%	0.0%
休息期間8時間未満	348期間	11.5%	0.0%	27.1%	10.7%	4.0%	30.0%
連続運転時間4時間超の運行	426運行	8.2%	0.0%	10.2%	8.7%	7.8%	4.2%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	78名	17.9%	0.0%	0.0%	26.5%	14.3%	25.0%

※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を集計したもの(調査期間中の最終運行後を除く)。

- ・輸送品類別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16 時間超の割合は、農水産品が 50.0%と最も多く、次いで雑工業品が 15.8%、軽工業品が 8.9%、金属機械工業品が 5.9%の順となっている。
- ・休息期間 8 時間未満の運行は、雑工業品が 25.8%と最も多く、次いで農水産品が 20.0%、軽工業品が 10.3%、金属機械工業品が 10.0%の順となっている。
- ・連続運転時間 4 時間超の運行は、農水産品が 50.0%と最も多く、次いで雑工業品が 13.2%、金属機械工業品が 11.8%、化学工業品が 2.4%、軽工業品が 2.2%の順となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(輸送品類別)

(426運行)		全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品
1運行の拘束時間	13時間以内	73.0%	50.0%	-	100.0%	76.5%	86.6%	55.6%	68.4%	100.0%	80.4%
	13時間超15時間以内	14.3%	0.0%	-	0.0%	9.8%	9.8%	26.7%	7.9%	0.0%	15.7%
	15時間超16時間以内	3.8%	0.0%	-	0.0%	7.8%	2.4%	8.9%	7.9%	0.0%	2.0%
	16時間超	8.9%	50.0%	-	0.0%	5.9%	1.2%	8.9%	15.8%	0.0%	2.0%
	全体	100.0%	100.0%	-	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	サンプル数	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
休息期間8時間未満	348期間	11.5%	20.0%	-	0.0%	10.0%	3.0%	10.3%	25.8%	0.0%	2.4%
連続運転時間4時間超の運行	426運行	8.2%	50.0%	-	0.0%	11.8%	2.4%	2.2%	13.2%	0.0%	2.0%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

※単一品目を輸送する運行を対象に、品類単位に分類した上で集計(「全体」には、輸送品目不明のほか複数品目を輸送する運行を含む)。

※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を輸送品類別に集計したもの(調査期間中の最終運行後を除く)。

※「拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上」「7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合」は、ドライバー単位の集計項目であるため、集計対象外とする。

- ・集配箇所数別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16 時間超の割合は、3 箇所が 15.3%と最も多く、次いで 2 箇所が 14.9%、6～10 箇所が 9.2%となっている。
- ・休息期間 8 時間未満の運行は、集配なしが 75.0%と最も多い。次いで 1 箇所が 21.4%、2 箇所が 18.5%となっており、集配箇所数が多いほど、休息期間 8 時間未満の割合は低い。
- ・連続運転時間 4 時間超の運行は、集配なしが 71.4%と最も多く、次いで 2 箇所が 12.2%、3 箇所が 11.9%となっており、概ね集配箇所数が多いほど、連続運転時間 4 時間超の運行の割合は低い。

ドライバーの拘束時間等の状況(集配箇所数別)

(426運行)		全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4～5箇所	6～10箇所	11箇所以上
1運行の 拘束時間	13時間以内	73.0%	100.0%	77.9%	67.6%	52.5%	81.3%	76.1%	50.0%
	13時間超15時間以内	14.3%	0.0%	10.4%	14.9%	23.7%	14.6%	11.0%	50.0%
	15時間超16時間以内	3.8%	0.0%	6.5%	2.7%	8.5%	0.0%	3.7%	0.0%
	16時間超	8.9%	0.0%	5.2%	14.9%	15.3%	4.2%	9.2%	0.0%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	サンプル数	全体	集配なし	1箇所	2箇所	3箇所	4～5箇所	6～10箇所	11箇所以上
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	—	—	—	—	—	—	—	—	—
休息期間8時間未満	348期間	11.5%	75.0%	21.4%	18.5%	12.2%	5.3%	3.1%	0.0%
連続運転時間4時間超の運行	426運行	8.2%	71.4%	10.4%	12.2%	11.9%	2.1%	3.7%	0.0%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	—	—	—	—	—	—	—	—	—

※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を集配箇所数別に集計したもの（調査期間中の最終運行後を除く）。

※「拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上」「7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合」は、ドライバー単位の集計項目であるため、集計対象外とする。

- ・地域別にみたドライバーの1運行の拘束時間は、16時間超の割合は、九州(18.9%)が最も多く、次いで四国(15.4%)、中部(15.3%)、北陸信越(14.9%)、東北(14.6%)、中国(13.1%)、近畿(9.8%)、関東(8.9%)、北海道(4.6%)、沖縄(1.2%)の順となっている。
- ・拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上の運行は、近畿(2.2%)が最も多く、次いで中国(2.1%)、北海道(2.1%)、九州(2.0%)、中部(1.9%)、関東(1.7%)、北陸信越(1.6%)、東北(0.9%)、四国(0.5%)、沖縄(0.0%)の順となっている。
- ・休息期間8時間未満の運行は、北陸信越(22.9%)が最も多く、次いで九州(20.8%)、四国(20.7%)、東北(20.6%)、中部(16.6%)、中国(15.4%)、近畿(12.7%)、関東(9.9%)、北海道(4.4%)、沖縄(1.5%)の順となっている。
- ・連続運転時間4時間超の運行は、九州(16.0%)が最も多く、次いで四国(12.7%)、中国(11.6%)、中部(11.4%)、東北(10.7%)、北陸信越(9.8%)、北海道(9.6%)、近畿(8.6%)、関東(7.4%)、沖縄(0.8%)の順となっている。
- ・7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合は、九州(16.2%)が最も多く、次いで東北(12.7%)、四国(11.3%)、北陸信越(10.4%)、近畿(8.6%)、北海道(8.4%)、中国(7.5%)、関東(6.7%)、中部(6.4%)、沖縄(4.5%)の順となっている。

ドライバーの拘束時間等の状況(地域別)

(27,266運行)		全体	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
1運行の拘束時間	13時間以内	63.4%	70.5%	62.9%	62.4%	66.3%	59.4%	67.6%	64.7%	66.0%	56.2%	94.4%
	13時間超15時間以内	17.6%	19.6%	15.7%	22.8%	13.5%	18.4%	17.5%	15.8%	14.1%	17.7%	4.2%
	15時間超16時間以内	6.0%	5.3%	6.8%	5.9%	5.3%	6.9%	5.1%	6.3%	4.5%	7.2%	0.2%
	16時間超	13.0%	4.6%	14.6%	8.9%	14.9%	15.3%	9.8%	13.1%	15.4%	18.9%	1.2%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	サンプル数	全体	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	5,029名	1.7%	2.1%	0.9%	1.7%	1.6%	1.9%	2.2%	2.1%	0.5%	2.0%	0.0%
休息期間8時間未満	22,237期間	15.8%	4.4%	20.6%	9.9%	22.9%	16.6%	12.7%	15.4%	20.7%	20.8%	1.5%
連続運転時間4時間超の運行	27,266運行	10.7%	9.6%	10.7%	7.4%	9.8%	11.4%	8.6%	11.6%	12.7%	16.0%	0.8%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	5,029名	9.8%	8.4%	12.7%	6.7%	10.4%	6.4%	8.6%	7.5%	11.3%	16.2%	4.5%

※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を集計したもの(調査期間中の最終運行後を除く)。

※地域区分については、「付属資料」参照のこと。

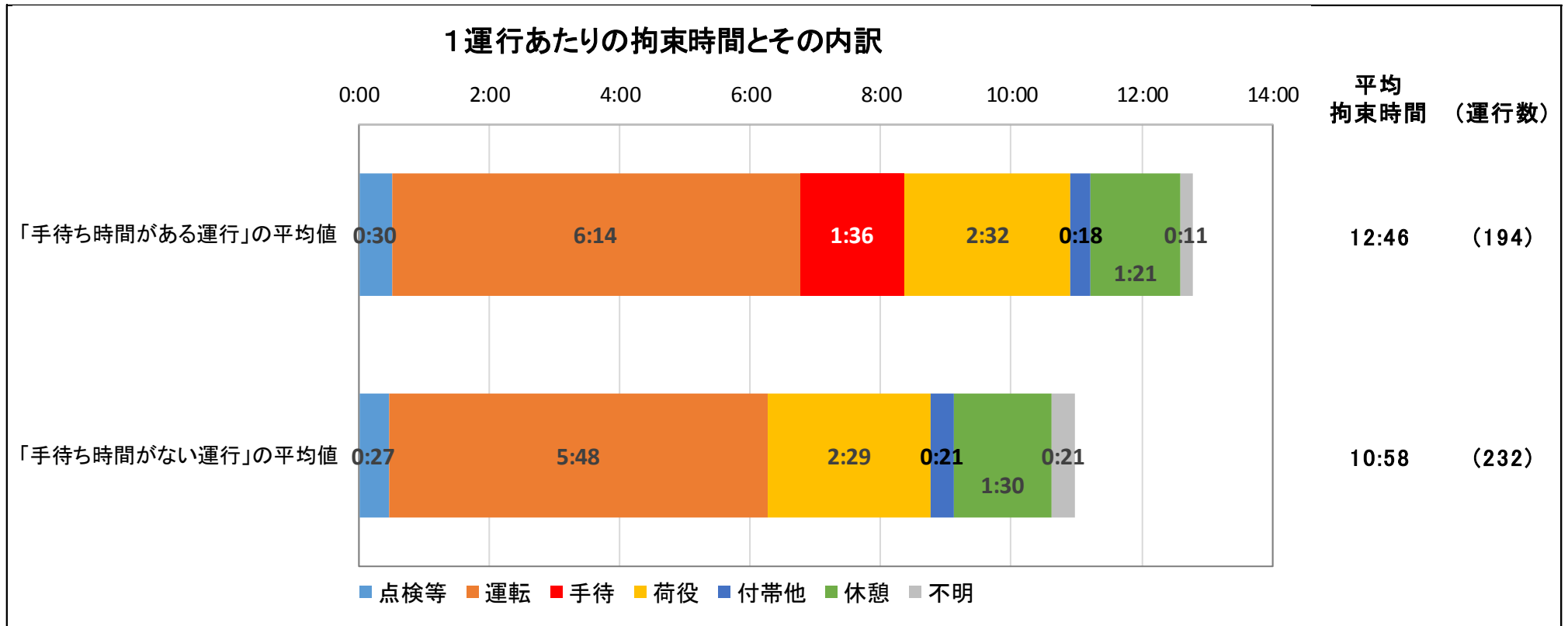
・運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係を走行距離帯別にみると、概ねどの距離帯でも運転時間に占める高速道路の割合が高いほど平均拘束時間は短くなっている。

運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係(走行距離帯別)

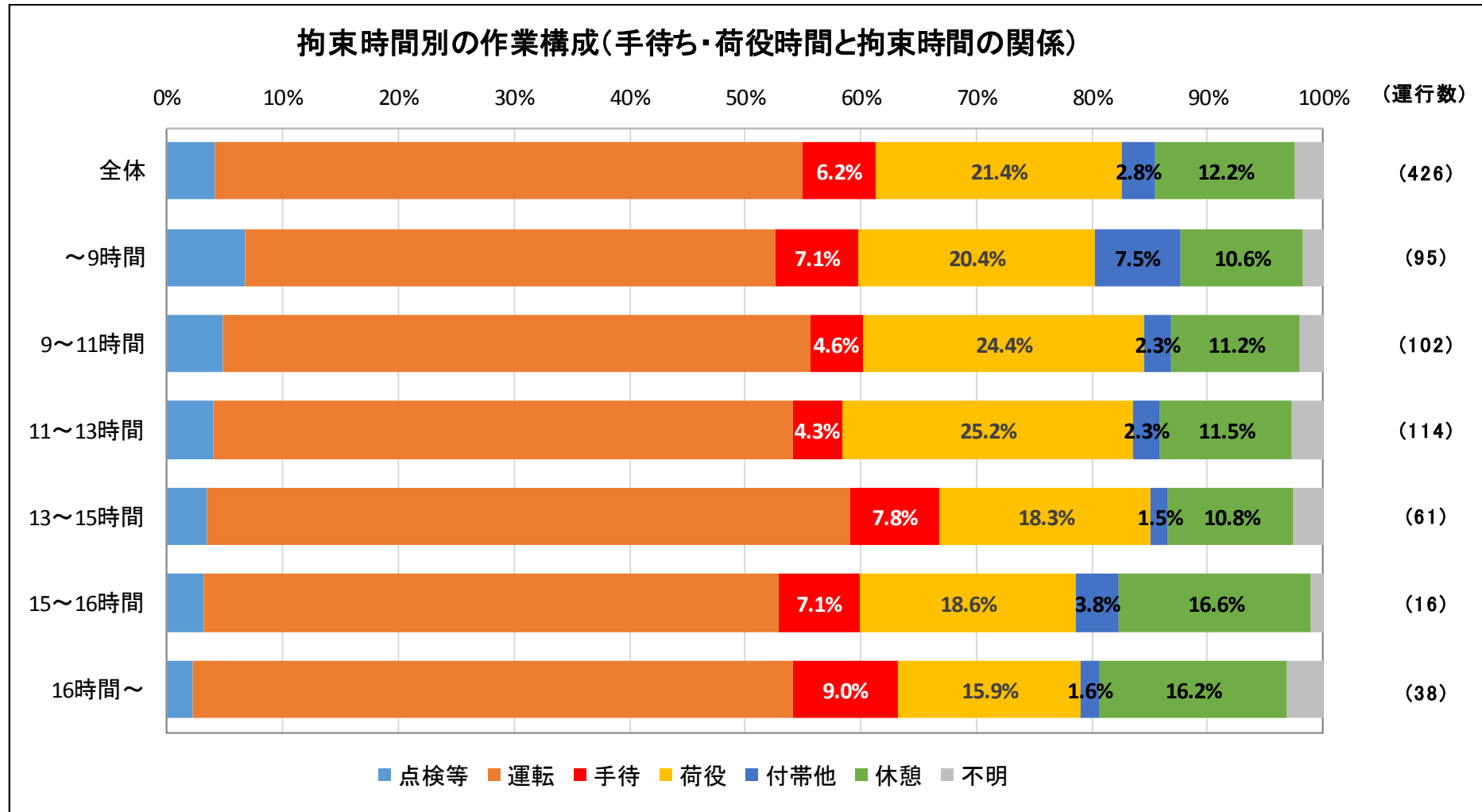
運転時間に 占める 高速道路の 割合	平均拘束時間							最大拘束時間						
	～ 100 km	101 ～ 200 km	201 ～ 300 km	301 ～ 400 km	401 ～ 500 km	501 ～ 600 km	601 km 以上	～ 100 km	101 ～ 200 km	201 ～ 300 km	301 ～ 400 km	401 ～ 500 km	501 ～ 600 km	601 km 以上
0%	7:51	10:37	12:15	13:13	13:00	22:45	-	14:00	16:00	17:00	15:00	13:00	23:00	-
20%未満	10:40	9:33	12:51	14:50	13:20	-	-	10:40	13:00	17:20	16:50	13:30	-	-
20%～50%未満	5:00	9:33	11:29	12:23	13:51	15:24	18:00	5:00	13:30	16:00	18:00	21:40	24:30	21:00
50%～80%未満	4:20	9:10	11:09	11:20	13:29	14:43	19:30	4:20	13:10	14:50	15:20	17:00	15:00	32:40
80%以上	-	2:50	9:45	7:10	11:00	16:20	15:30	-	2:50	10:20	7:10	11:00	16:20	17:10

・1運行当りの拘束時間とその内訳をみると、「手待ち時間がある運行」のほうが「手待ち時間がない運行」に比べて平均拘束時間が1時間48分長い。

手待ち時間のある運行の平均手待ち時間は1時間36分であり、平均拘束時間の差(1時間48分)とほぼ同じ時間であり、手待ち時間の分、拘束時間が長くなっているとみることができる。

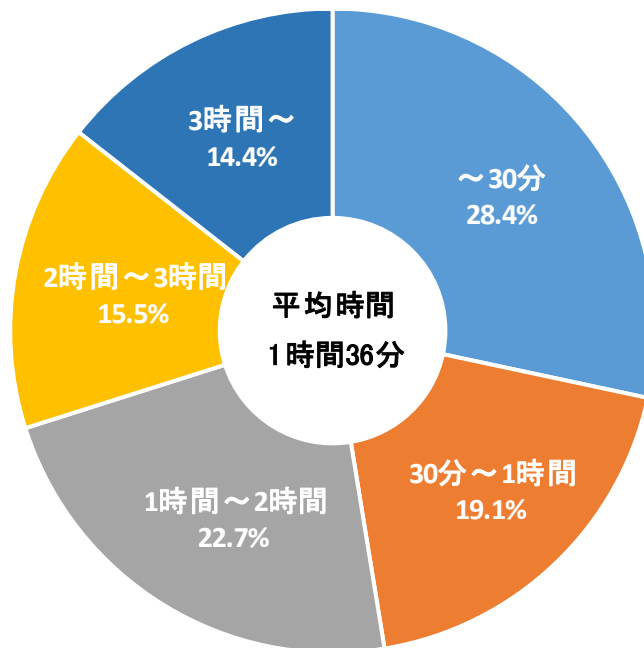


・拘束時間別の作業構成(手待ち・荷役時間と拘束時間の関係)をみると、拘束時間が長い運行のほうが、手待ち時間と休憩時間の割合が概ね長くなっている。



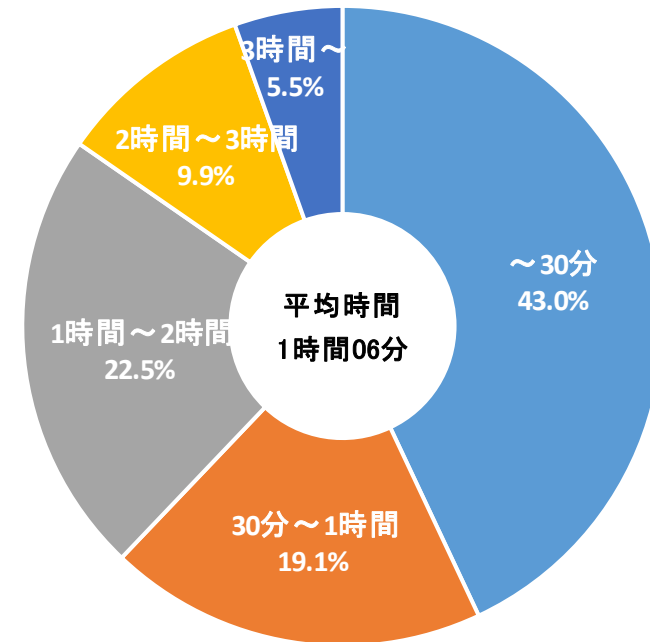
- ・手待ち時間が発生した運行について、手待ち時間の発生状況を1運行あたりでみると、30分以内が28.4%と最も多く、次いで1時間超2時間以内が22.7%となっている。3時間超の手待ち時間の運行も14.4%ある。
- ・手待ち時間の発生状況を荷役作業1回あたりでみると、30分以内が43.0%と最も多く、次いで1時間超2時間以内が22.5%となっている。1回あたり3時間超も5.5%ある。

手待ち時間の発生状況(1運行あたりの分布)



【手待ち時間が発生した運行:194運行】

手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたりの分布)



【手待ち時間が発生した荷役作業:延べ293回】

- ・手待ち時間(合計)の発生状況を荷役作業1回あたりでみると、平均手待ち時間の長い上位5品目は、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」、「その他の化学製品」、「日用品」、「合成樹脂・塗料など化学性原料」、「空容器・返送資材」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間05分、着荷主で1時間11分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありで56分、午前・午後の指定ありで59分、時間指定なしで1時間19分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、フォークリフト荷役(荷主側が作業)が1時間27分と最も長く、手荷役は41分となっている。

手待ち時間(合計)の発生状況(荷役作業1回あたり)

平均手待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:290回)	荷役 作業 回数	手待 発生 回数	平均 時間	最大 時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数:290回)		平均 時間	最大 時間
鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品	8回	2回	1:45	3:20	時間指定あり	(52.1%)	0:56	5:50
その他の化学製品	204回	60回	1:41	3:40	午前・午後の指定あり	(4.8%)	0:59	2:10
日用品	115回	37回	1:38	5:50	時間指定なし	(43.1%)	1:19	4:40
合成樹脂・塗料など化学性原料	18回	2回	1:25	2:00	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:288回)		平均 時間	最大 時間
空容器・返送資材	98回	7回	1:21	3:50	手荷役	(10.4%)	0:41	2:00
発着荷主別 (延べ発生回数:291回)			平均 時間	最大 時間	パレット崩し手荷役	(1.0%)	1:03	2:30
発荷主		(74.6%)	1:05	4:40	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(11.1%)	0:31	2:40
着荷主		(25.4%)	1:11	5:50	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(27.4%)	1:27	5:50
					ロールボックス荷役	(5.2%)	0:20	1:00
					その他	(44.8%)	1:14	4:40

※各表とも不明を除き構成比を算出

※「荷主都合」による手待ち時間、「ドライバーの自主的な行動」による手待ち時間、「その他の時間調整等」による手待ち時間のいずれかが発生している荷役作業を対象として集計

※「発着荷主別」については、「発・着両方」の回答を「着荷主」に含めて集計

- ・「荷主都合」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)をみると、平均手待ち時間の長い上位5品目は、「合成樹脂・塗料など化学性原料」、「日用品」、「その他の化学製品」、「加工食品」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で1時間02分、着荷主で47分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありが51分、午前・午後の指定ありが1時間14分、時間指定なしが1時間04分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、フォークリフト荷役(荷主側が作業)が1時間09分と最も長く、手荷役は49分となっている。

「荷主都合」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)

荷主都合による手待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:205回)	荷役 作業 回数	手待 発生 回数	平均 時間	最大 時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数:207回)		平均 時間	最大 時間
合成樹脂・塗料など化学性原料	18回	2回	1:25	2:00	時間指定あり	(52.2%)	0:51	3:40
日用品	115回	25回	1:22	2:50	午前・午後の指定あり	(4.8%)	1:14	2:10
その他の化学製品	204回	46回	1:21	3:40	時間指定なし	(43.0%)	1:04	4:40
加工食品	323回	16回	1:03	2:10	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:203回)		平均 時間	最大 時間
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	54回	19回	1:03	4:40	手荷役	(10.8%)	0:49	2:00
発着荷主別 (延べ発生回数:206回)			平均 時間	最大 時間	パレット崩し手荷役	(1.5%)	1:03	2:30
発荷主		(78.2%)	1:02	4:40	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(10.8%)	0:25	1:10
着荷主		(21.8%)	0:47	2:20	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(23.6%)	1:09	3:30
					ロールボックス荷役	(4.9%)	0:20	1:00
					その他	(48.3%)	1:06	4:40

※各表とも不明を除き構成比を算出 ※「荷主都合」による手待ち時間が発生している荷役作業を対象として集計
 ※「発着荷主別」については、「発・着両方」の回答を「着荷主」に含めて集計

- ・「ドライバーの自主的な行動」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)をみると、平均手待ち時間の長い上位5品目は、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」、「日用品」、「加工食品」、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」、「ガソリン・軽油など石油石炭製品」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で55分、着荷主で1時間38分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありが1時間06分、午前・午後の指定ありが20分、時間指定なしが1時間00分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、フォークリフト荷役(荷主側が作業)が2時間37分と最も長く、手荷役は14分となっている。

「ドライバーの自主的な行動」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)

「ドライバーの自主的な行動」による 手待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:68回)	荷役 作業 回数	手待 発生 回数	平均 時間	最大 時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数:66回)		平均 時間	最大 時間
鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品	8回	1回	2:50	2:50	時間指定あり	(37.9%)	1:06	5:50
日用品	115回	6回	2:08	5:50	午前・午後の指定あり	(1.5%)	0:20	0:20
加工食品	323回	3回	1:36	4:00	時間指定なし	(60.6%)	1:00	2:50
プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	54回	3回	1:10	2:50	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:68回)		平均 時間	最大 時間
ガソリン・軽油など石油石炭製品	37回	2回	1:00	1:10	手荷役	(7.4%)	0:14	0:20
発着荷主別 (延べ発生回数:68回)			平均 時間	最大 時間	パレット崩し手荷役	(0.0%)	-	-
発荷主		(82.4%)	0:55	2:50	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(2.9%)	0:40	1:00
着荷主		(17.6%)	1:38	5:50	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(13.2%)	2:37	5:50
					ロールボックス荷役	(5.9%)	0:23	0:50
					その他	(70.6%)	0:54	2:00

※各表とも不明を除き構成比を算出 ※「ドライバーの自主的な行動」による手待ち時間が発生している荷役作業を対象として集計
 ※「発着荷主別」については、「発・着両方」の回答を「着荷主」に含めて集計

- ・「その他の時間調整」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)をみると、平均手待ち時間の長い上位5品目は、「空容器・返送資材」、「日用品」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「その他の化学製品」、「その他」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で41分、着荷主で1時間38分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありが57分、午前・午後の指定ありが20分、時間指定なしが1時間19分となっている。
- ・手待ち後の荷役の方法別にみると、フォークリフト荷役(荷主側が作業)が1時間26分と最も長く、手荷役は23分となっている。

「その他の時間調整等」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)

「その他の時間調整等」による 手待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:48回)	荷役 作業 回数	手待 発生 回数	平均 時間	最大 時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数:48回)		平均 時間	最大 時間
空容器・返送資材	98回	4回	2:00	3:50	時間指定あり	(47.9%)	0:57	3:50
日用品	115回	7回	1:57	3:10	午前・午後の指定あり	(6.3%)	0:20	0:30
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	54回	2回	1:50	3:10	時間指定なし	(45.8%)	1:19	3:00
その他の化学製品	204回	2回	1:45	2:00	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数:48回)		平均 時間	最大 時間
その他	149回	8回	1:00	2:50	手荷役	(6.3%)	0:23	0:30
発着荷主別 (延べ発生回数:48回)			平均 時間	最大 時間	パレット崩し手荷役	(0.0%)	-	-
発荷主		(58.3%)	0:41	1:50	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(18.8%)	0:40	2:40
着荷主		(41.7%)	1:38	3:50	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(52.1%)	1:26	3:50
					ロールボックス荷役	(2.1%)	0:10	0:10
					その他	(20.8%)	0:52	3:10

※各表とも不明を除き構成比を算出 ※「その他の時間調整等」による手待ち時間が発生している荷役作業を対象として集計
 ※「発着荷主別」については、「発・着両方」の回答を「着荷主」に含めて集計

- ・「荷役時間」の発生状況(荷役作業1回あたり)をみると、平均荷役時間の長い上位5品目は、「日用品」、「その他の化学製品」、「鋼材・建材などの建築・建設用金属製品」、「書籍・印刷物」、「金属部品・金属加工品(半製品)」となっている。
- ・発着別にみると、発荷主で44分、着荷主で37分となっている。
- ・時間指定の有無別にみると、時間指定ありで41分、午前・午後の指定ありで40分、時間指定なしで39分となっている。
- ・荷役の方法別にみると、パレット崩し手荷役が54分と最も長く、手荷役は48分、最も短いロールボックス荷役が28分となっている。
- ・荷役料金の収受別にみると、運賃に含んで収受が42分、運賃とは別に実費収受が37分、収受していないが38分となっている。

荷役時間の発生状況(荷役作業1回あたり)

荷役時間時間の長い上位5品目 (延べ発生回数:1,604回)		発生 回数	平均値	最大値
日用品		115回	1:02	3:30
その他の化学製品		204回	0:54	3:20
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品		54回	0:52	2:00
書籍・印刷物		26回	0:52	1:10
金属部品・金属加工品(半製品)		5回	0:50	1:20
発着荷主別 (延べ発生回数:1,536回)			平均値	最大値
発荷主		(55.0%)	0:44	4:20
着荷主		(45.0%)	0:37	4:30
時間指定の有無別 (延べ発生回数:1,610回)			平均値	最大値
時間指定あり		(43.6%)	0:41	4:30
午前・午後の指定あり		(10.6%)	0:40	2:10
時間指定なし		(45.8%)	0:39	4:10
荷役の方法別 (延べ発生回数:1,579回)			平均値	最大値
手荷役		(15.1%)	0:48	4:10
パレット崩し手荷役		(0.7%)	0:54	2:00
フォークリフト荷役(ドライバーが作業)		(5.6%)	0:44	2:40
フォークリフト荷役(荷主側が作業)		(20.0%)	0:44	4:30
ロールボックス荷役		(22.1%)	0:28	1:50
その他		(36.5%)	0:40	3:30
荷役料金の収受の有無別 (延べ発生回数:1,607回)			平均値	最大値
運賃に含んで収受している		(53.5%)	0:42	4:30
運賃とは別に実費収受している		(3.4%)	0:37	4:10
収受していない		(42.9%)	0:38	1:30

※各表とも不明を除き構成比を算出

※「発着荷主別」については、「発・着両方」の回答を「着荷主」に含めて集計

- ・その他の付帯作業の内容は、「検品」(62.8%)が最も多く、次いで「資材、廃材等の回収」(34.5%)、「保管場所までの横持ち運搬」(25.2%)、「商品仕分け」(12.2%)等となっている。
- ・「検品」が発生している割合の高い上位5品目は、「加工食品」、「その他」、「日用品」、「飲料・酒」、「合成樹脂・塗料など化学性原料」となっている。
- ・「資材、廃材等の回収」が発生している割合の高い上位5品目は、「加工食品」、「飲料・酒」となっている。

その他の付帯作業の内容、発生している割合の高い上位5品目

付帯作業を伴う荷役作業回数 (452回)	付帯 作業 回数	回答 比率	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
棚入れ	1回	0.2%					
保管場所までの横持ち運搬	114回	25.2%	宅配便・特積み貨物 (41.3%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (31.5%)	日用品 (8.7%)	生鮮食品 (3.6%)	加工食品 (3.4%)
資材、廃材等の回収	156回	34.5%	加工食品 (47.1%)	飲料・酒 (2.2%)			
商品仕分け	55回	12.2%	書籍・印刷物 (23.1%)	日用品 (13.0%)	その他 (8.1%)	加工食品 (4.6%)	宅配便・特積み貨物 (3.9%)
検品	284回	62.8%	加工食品 (53.3%)	その他 (43.6%)	日用品 (23.5%)	飲料・酒 (10.9%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (5.6%)
納品場所の整理	50回	11.1%	日用品 (13.0%)	飲料・酒 (13.0%)	加工食品 (4.6%)	宅配便・特積み貨物 (3.9%)	生鮮食品 (3.6%)
ラベル貼り	11回	2.4%	飲料・酒 (19.6%)	加工食品 (0.3%)			
その他	14回	3.1%	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (25.0%)	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品 (9.3%)	生鮮食品 (1.8%)	空容器・返送資材 (1.0%)	

※複数回答

- ・荷役に対する書面化の有無は、「書面化している」が 66.2%、「口頭で依頼」が 23.7%、「事前連絡なし」が 10.1%となっている。
- ・書面化が進んでいない5品目は、「空容器・返送資材」、「合成樹脂・塗料など化学性原料」、「宅配便・特積み貨物」、「糸・反物などの繊維素材」、「書籍・印刷物」となっている。

荷役に対する書面化の有無と各項目の上位5品目、下位5品目

	荷役 作業 回数	構成比		第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
書面化 している	1,019回	66.2%	上位5品目	ガソリン・軽油など 石油石炭製品	紙・パルプ	廃棄物	金属部品・金属加工品 (半製品)	その他の化学製品
				(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(99.5%)
口頭で依頼	364回	23.7%	下位5品目	空容器・返送資材	合成樹脂・塗料など 化学性原料	宅配便・特積み貨物	糸・反物などの繊維素材	書籍・印刷物
				(5.1%)	(5.6%)	(5.8%)	(6.7%)	(23.1%)
事前連絡なし	156回	10.1%	上位5品目	空容器・返送資材	合成樹脂・塗料など 化学性原料	糸・反物などの繊維素材	書籍・印刷物	日用品
				(94.9%)	(94.4%)	(93.3%)	(76.9%)	(46.5%)
合 計	1,539回	100.0%	下位5品目	その他の化学製品	加工食品	宅配便・特積み貨物	飲料・酒	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材
				(0.5%)	(3.7%)	(3.9%)	(8.7%)	(11.0%)
			上位5品目	宅配便・特積み貨物	飲料・酒	精密機械・生産用機械 ・業務用機械	加工食品	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品
				(90.3%)	(8.7%)	(5.9%)	(2.8%)	(1.9%)
			下位5品目	その他	日用品	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品	加工食品
				(0.7%)	(0.9%)	(1.0%)	(1.9%)	(2.8%)
合 計	1,539回	100.0%						

- ・荷役料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 53.6%、「運賃とは別に収受」が 3.4%、「収受していない」が 43.0%となっている。
- ・荷役料金を収受していない上位 5 品目は、「空容器・返送資材」「合成樹脂・塗料など化学性原料」「宅配便・特積み貨物」「鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材」「その他」となっている。
- ・荷役の内容について書面化していて荷役料金を収受できているケースは 70.0%であるのに対し、事前に連絡を受けていないケースでは 96.8%で荷役料金を収受できていない。

荷役料金の収受の有無と各項目の上位5品目

	荷役 作業 回数	構成比	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
運賃に含んで 収受している	861回	53.6%	セメント・コンクリート ・コンクリート製品 (100.0%)	生鮮食品 (97.3%)	加工食品 (96.6%)	書籍・印刷物 (96.2%)	飲料・酒 (84.8%)
運賃とは別に 実費収受 している	55回	3.4%	紙・パルプ (28.0%)	ガソリン・軽油など 石油石炭製品 (24.3%)	その他 (23.5%)	飲料・酒 (2.2%)	
収受 していない	691回	43.0%	空容器・返送資材 (100.0%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (94.4%)	宅配便・特積み貨物 (90.3%)	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材 (81.8%)	その他 (71.1%)
合 計	1,607回	100.0%					

荷役に対する書面化の有無と荷役料金の収受の有無の関係

(回答: 1,528件)	運賃に含んで 収受している	運賃とは別に 実費収受している	収受していない	合 計
書面化している	64.6%	5.4%	30.0%	100.0%
口頭で依頼	34.2%	0.0%	65.8%	100.0%
事前連絡なし	3.2%	0.0%	96.8%	100.0%

- ・高速道路料金の収受の有無は、「運賃に含んで収受」が 38.1%、「運賃とは別に収受」が 19.1%、「収受していない」が 42.7%となっている。
- ・収受していない上位 5 品目は、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」、「プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品」、「日用品」、「その他」、「合成樹脂・塗料など化学性原料」となっている。
- ・運賃とは別に収受している上位 5 品目は、「糸・反物などの繊維素材」、「宅配便・特積み貨物」、「ガソリン・軽油など石油石炭製品」、「飲料・酒」、「空容器・返送資材」となっている。

高速道路料金の収受の有無と各項目の上位5品目

	荷役 作業 回数	構成比	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
運賃に含んで 収受している	315回	38.1%	加工食品 (88.1%)	紙・パルプ (73.3%)	金属部品・金属加工品 (半製品) (60.0%)	その他の化学製品 (44.4%)	廃棄物 (40.0%)
運賃とは別に 実費収受 している	158回	19.1%	糸・反物などの繊維素材 (100.0%)	宅配便・特積み貨物 (92.9%)	ガソリン・軽油など 石油石炭製品 (73.1%)	飲料・酒 (46.9%)	空容器・返送資材 (42.9%)
収受 していない	353回	42.7%	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品 (100.0%)	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品 (90.9%)	日用品 (90.7%)	その他 (87.7%)	合成樹脂・塗料など 化学性原料 (85.7%)
合 計	826回	100.0%					

自由記載

事業者調査結果

- ・回答事業者の平均保有台数は、全体で 35.4 台、内訳は大型が最も多く 16.0 台、次いで中型が 9.9 台、トラクターが 6.1 台、普通が 3.4 台。
- ・保有車両台数別の事業者数の分布は 21～50 台が 38.9%と最も多く、次いで 51～100 台(22.2%)、11～20 台(16.7%)の順。
- ・ドライバーの年齢構成は、40～49 歳が 40.2%と最も多く、次いで 50～59 歳(25.6%)、30～39 歳(20.5%)で、20 歳未満は 1.0%に過ぎない。

問2-1. 平均保有車両台数

(回答36件)	
普通(車両総重量5t未満)	3.4台
中型(車両総重量5t以上11t未満)	9.9台
大型(車両総重量11t以上)	16.0台
トラクター	6.1台
合 計	35.4台

問2-2. 保有車両台数別の事業者数の分布

	回答数	構成比
5台以下	3件	8.3%
6～10台	3件	8.3%
11～20台	6件	16.7%
21～50台	14件	38.9%
51～100台	8件	22.2%
101台以上	2件	5.6%
合 計	36件	100.0%

問3. 集配業務に従事しているドライバーの性別・年齢別・免許別の構成

(回答33件)	男性					女性					全体				
	計	普通	中型	大型	うち牽引	計	普通	中型	大型	うち牽引	計	普通	中型	大型	うち牽引
20歳未満	1.1%	46.2%	0.0%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%	42.9%	0.0%	0.6%	0.0%
20～29歳	5.5%	15.4%	9.3%	4.2%	1.8%	16.7%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	5.6%	14.3%	9.6%	4.2%	1.8%
30～39歳	20.5%	23.1%	28.7%	17.8%	16.7%	33.3%	0.0%	33.3%	50.0%	0.0%	20.5%	21.4%	28.8%	17.9%	16.7%
40～49歳	40.2%	7.7%	39.7%	40.8%	37.1%	50.0%	100.0%	33.3%	50.0%	100.0%	40.2%	14.3%	39.6%	40.9%	37.3%
50～59歳	25.7%	7.7%	16.6%	28.9%	32.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	25.6%	7.1%	16.4%	28.8%	32.1%
60歳以上	7.1%	0.0%	5.7%	7.6%	10.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.0%	0.0%	5.6%	7.6%	10.3%
不 明	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.8%
全 体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
ドライバー数	1,046	13	247	786	329	6	1	3	2	1	1,052	14	250	788	330
構成比	100.0%	1.2%	23.6%	75.1%	31.5%	100.0%	16.7%	50.0%	33.3%	16.7%	100.0%	1.3%	23.8%	74.9%	31.4%

- ・ドライバーの労働時間は、「最も長い運転者」と回答があった中で最も長い時間は、泊付き輸送の担当で、1日の拘束時間が16時間、1日の運転時間10時間、連続運転時間が4時間、1日の手待ち時間が4時間となっている。
- ・「平均的な運転者」の回答の平均時間は、1日の拘束時間が、泊付き輸送担当で12.0時間、日帰り輸送担当で9.8時間、両方担当で11.5時間と泊付き輸送のほうが長い。1日の手待ち時間も泊付き輸送担当で2.7時間、日帰り輸送担当で1.1時間、両方担当で1.2時間と泊付き輸送のほうが長い。

問4. ドライバーの労働時間の実態(平成27年7月実績)

労働時間の項目 (カッコ内は改善基準告示の概要)	「最も長い運転者」と回答があった中で最も長い時間			「平均的な運転者」の回答の平均時間		
	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当
1 か月の拘束時間 (293時間以内)	384時間	327時間	426時間	259.7時間	210.3時間	273.5時間
1 日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	16時間	24時間	22時間	12.0時間	9.8時間	11.5時間
1 日の運転時間 (2日平均で1日当たり9時間以内)	10時間	12時間	12時間	7.7時間	5.2時間	6.5時間
1 週間の運転時間 (2週平均で1週間当たり44時間以内)	60時間	160時間	60時間	45.7時間	30.4時間	38.0時間
連続運転時間 (4時間以内)	4時間	4時間	6時間	3.3時間	1.9時間	3.0時間
1 日の手待ち時間	4時間	3時間	5時間	2.7時間	1.1時間	1.2時間
1 か月の総労働時間	384時間	327時間	445時間	260.7時間	191.1時間	259.3時間
1 か月の時間外労働時間	192時間	131時間	80時間	60.3時間	33.1時間	48.3時間
労働時間の項目	「最も短い運転者」と回答があった中で最も短い時間			「平均的な運転者」の回答の平均時間		
	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当
休息期間 (継続8時間以上)	7時間	1時間	1時間	12.5時間	6.7時間	8.2時間

※「泊付きの輸送」とは、アンケート調査票問4. の勤務体系にある「長距離貨物輸送」を指す。

- ・ドライバーの不足状況は、全体で「不足している」が 44.4%、「不足していない」が 38.9%。不足している場合は、1 社平均で 3.6 人の不足となっている。
- ・都道府県別にみると、不足が 90%を超えるところがある一方、50%を切るところもあるなど、差がみられる。

問5-1.
ドライバーの不足状況

(回答36件)	不足している	不足していない	わからない・どちらともいえない	合 計	不足している人数 (1社平均)
5台以下	33.3%	33.3%	33.3%	100.0%	1.0人
6～10台	33.3%	66.7%	0.0%	100.0%	2.0人
11～20台	50.0%	16.7%	33.3%	100.0%	3.0人
21～50台	28.6%	50.0%	21.4%	100.0%	1.3人
51～100台	75.0%	25.0%	0.0%	100.0%	5.3人
101台以上	50.0%	50.0%	0.0%	100.0%	6.0人
全 体	44.4%	38.9%	16.7%	100.0%	3.6人

都道府県	不足の割合	不足人数 (1社平均)	都道府県	不足の割合	不足人数 (1社平均)	都道府県	不足の割合	不足人数 (1社平均)
北海道	53.5%	5.1人	長野県	72.7%	4.8人	岡山県	70.0%	3.4人
青森県	75.9%	4.5人	富山県	80.0%	4.0人	広島県	78.6%	6.0人
岩手県	80.0%	4.3人	石川県	83.3%	4.6人	山口県	81.0%	2.1人
宮城県	85.0%	3.3人	福井県	87.5%	3.8人	徳島県	65.2%	2.9人
秋田県	80.0%	2.5人	岐阜県	57.9%	8.9人	香川県	72.0%	3.1人
山形県	75.0%	4.0人	静岡県	75.0%	3.6人	愛媛県	65.7%	4.0人
福島県	96.7%	5.0人	愛知県	83.9%	7.4人	高知県	55.6%	3.7人
茨城県	55.6%	6.3人	三重県	60.6%	3.3人	福岡県	77.8%	3.5人
栃木県	65.2%	2.5人	滋賀県	54.8%	2.6人	佐賀県	74.3%	4.2人
群馬県	85.7%	4.0人	京都府	68.0%	3.7人	長崎県	72.4%	3.9人
埼玉県	71.4%	5.7人	大阪府	45.7%	4.2人	熊本県	63.6%	3.2人
千葉県	75.9%	3.9人	兵庫県	83.3%	6.4人	大分県	56.7%	2.8人
東京都	60.0%	4.6人	奈良県	50.0%	2.9人	宮崎県	76.2%	4.3人
神奈川県	68.4%	3.5人	和歌山県	44.4%	3.6人	鹿児島県	91.7%	3.3人
山梨県	57.1%	2.8人	鳥取県	47.6%	4.6人	沖縄県	56.5%	5.2人
新潟県	81.0%	7.9人	島根県	61.1%	2.6人	全 体	68.8%	4.2人

- ・ドライバーが不足している場合の対応は、「下請・傭車で対応している」が 81.3%と最も多く、「対応できず輸送を断っている」との回答も 50.0%ある。
- ・荷主との取引関係は、「時間指定あり」の割合は、真荷主の場合で 51.6%、元請け荷主の場合でも 62.0%ある。
- ・荷役作業の割合は、真荷主の場合は「手荷役」が 27.0%と最も多く、元請け荷主の場合は「フォークリフト荷役（荷主側が作業）」が 23.4%と最も多くなっている。
- ・荷役作業以外の付帯作業がある割合は、真荷主の場合で 20.8%、元請け荷主の場合で 20.4%ある。

問6. ドライバーが不足している場合の対応

(回答16件)	回答比率
ドライバーの早出残業で対応している	12.5%
ドライバーの休日出勤で対応している	25.0%
予備のドライバーで対応している	25.0%
事務職・管理職で対応している	68.8%
下請・傭車で対応している	81.3%
対応できず輸送を断っている	50.0%
その他	0.0%

※複数回答



問7. 荷主との取引関係①

時間指定の有無	真荷主 (32件)	元請け荷主 (30件)
時間指定あり	51.6%	62.0%
時間帯の指定あり	21.9%	15.7%
時間指定なし	26.4%	22.3%
合 計	100.0%	100.0%

荷役作業の割合	真荷主 (32件)	元請け荷主 (29件)
手荷役	27.0%	17.0%
パレット崩し手荷役	6.7%	9.0%
フォークリフト荷役（ドライバーが作業）	17.2%	8.8%
フォークリフト荷役（荷主側が作業）	18.5%	23.4%
ロールボックス荷役	3.0%	8.1%
その他	27.5%	33.7%
合 計	100.0%	100.0%

上記荷役作業以外の付帯作業の有無	真荷主 (31件)	元請け荷主 (28件)
上記荷役作業以外の付帯作業のあり	20.8%	20.4%
上記荷役作業以外の付帯作業なし	79.2%	79.6%
合 計	100.0%	100.0%

- ・荷役作業、付帯作業に対する書面化は、「書面化している」が真荷主で 50.2%、元請け荷主で 59.3%となっている。
- ・荷役料金の収受「有り」は、真荷主で 35.6%、元請け荷主で 29.3%となっている。
- ・車両留置料の収受「有り」は、真荷主で 18.3%、元請け荷主で 12.9%となっている。
- ・有料道路料金等の収受「有り」は、真荷主で 20.1%、元請け荷主で 17.7%となっている。
- ・路上駐車が発生「有り」は、真荷主で 9.9%、元請け荷主で 12.5%となっている。

問7. 荷主との取引関係②

荷役作業、付帯作業に対する 書面化の有無	真荷主 (32件)	元請け荷主 (29件)	有料道路料金等の収受の有無	真荷主 (32件)	元請け荷主 (30件)
書面化している	50.2%	59.3%	収受している	20.1%	17.7%
口頭で依頼	45.8%	33.0%	収受していない	79.9%	82.3%
事前連絡なし	4.1%	7.7%	合 計	100.0%	100.0%
合 計	100.0%	100.0%			
荷役料金の収受の有無	真荷主 (31件)	元請け荷主 (29件)	路上駐車が発生の有無	真荷主 (32件)	元請け荷主 (30件)
収受している	35.6%	29.3%	発生している	9.9%	12.5%
収受していない	64.4%	70.7%	発生していない	90.1%	87.5%
合 計	100.0%	100.0%	合 計	100.0%	100.0%
車両留置料の収受の有無	真荷主 (32件)	元請け荷主 (29件)			
収受している	18.3%	12.9%			
収受していない	81.8%	87.1%			
合 計	100.0%	100.0%			

- ・荷主企業への時間短縮への協力依頼については、「真荷主に依頼した」が 51.5%あり、うち「協力を得られた」程度は 34.3%となっている。「元請け運送事業者へ依頼した」も 36.4%となっているが、うち「協力を得られた」のは 39.5%となっている。
- ・「協力を依頼したいができない」が 18.2%、「協力依頼したことはない」も 30.3%となっている。

問8. 荷主企業への時間短縮への協力依頼の有無と協力程度

(回答数33件)	回答比率	協力を得られた割合
真荷主に協力依頼した	51.5%	34.3%
元請け運送事業者へ協力依頼した	36.4%	39.5%
協力を依頼したいができない	18.2%	
協力依頼をしたことはない	30.3%	

※複数回答 ※「協力を得られた割合」は、協力を依頼した内容について約何%の協力を得られたのかの回答数値を、平均したもの。

真荷主に 協力依頼した (具体的な依頼内容)	〈積み込み時の手待ち時間の短縮〉 ・発送時間の短縮・集荷時間の変更・入講時間の調整(出荷時の混雑回避のため)・積み込みの順番待ち・積み込み時の突然の時間変更による待機 〈配送先の手待ち時間の短縮〉 ・到着時間の変更・納品時間の変更・納入時の突然の時間変更による待機・事前に積合せ等による到着時刻を連絡して、配送先の荷受けに協力依頼。 〈荷役作業の改善〉 ・ホーム積み込み作業の短縮・タンク内洗浄作業の順番待ち・手作業(パレット化)からパレット化へ。 〈その他〉 ・指定時間の変更・時間指定の排除・分析票発行の時間待ち・集荷、引取り件数の削減・配送先の集約
元請け 運送事業者へ 協力依頼した (具体的な依頼内容)	〈積み込み時の手待ち時間の短縮〉 ・積み込み時間の短縮・発送時間の短縮・物流センター出発時間の変更 〈配送先の手待ち時間の短縮〉 ・納入時間の変更・店舗到着時間の変更 〈高速道路利用・料金等の収受〉 ・納品先が大変混雑して、共配等の少量貨物であっても半日、1日拘束された場合があったので、別途チャーター料金を要請した(別車両を1日拘束されてもよいように投入できる)。 〈その他〉 ・ホーム積み込み作業の短縮・拘束時間の削減(29 告示厳守のため)・積み込み日の変更・積み込み場所の集約
協力を 依頼したいが できない (依頼できない理由)	・荷物が減ると困るから。 ・企業の都合の良い会社に仕事が流れ、自社の仕事がなくなるため ・取引き上不利になり、悪いけば無くなるため。 ・大阪、神戸の港でのヤード順番待ち(どうしようもない)。 ・慢性的に荷役場所、タンク洗浄場所に車両が集中し、待ち時間が発生しているが、現状の設備では対応できない。 ・入構時間の問題は、お客様窓口の方も物流担当の方で、営業サイトからのオーダー(当日)出力時間の変更ができないため、どうしようもないと言われた。納品先の問題については、納品先のルールに則らないと出入り禁止となる恐れがあることや、別途料金を請求する業者は他には無いなどと言われた。

- ・労働時間短縮に向けて必要な対応について、「荷主側で必要と思われること」は、「荷役作業の削減・解放」(44.4%)、「配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化」(44.4%)が最も多く、次いで「発注時刻の厳守・後倒し」(41.7%)が上位となっている。
- ・「トラック業界全体として必要と思われること」は、「適正運賃の収受」(85.7%)が最も多く、次いで「発荷主へのPR」(57.1%)、「着荷主へのPR」(40.0%)、「契約の書面化の徹底」(34.3%)が上位となっている。
- ・「行政等への協力要請が必要と思われること」は、「荷主団体へのPR」(54.5%)が最も多く、次いで「関係行政間での連携強化」(51.5%)、「協力のない荷主に対する指導・警告」(51.5%)が上位となっている。

問9. 労働時間短縮に向けて必要な対応

(1) 荷主側で必要と思われること

(回答36件)	回答比率
荷役の機械化等による荷役時間の削減	30.6%
商慣行の改善	27.8%
発注時刻の厳守・後倒し	41.7%
出荷時間の厳守・前倒し	33.3%
出荷時間の厳守・後倒し	38.9%
荷役作業の削減・解放	44.4%
配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化	44.4%
配達先での手待ち時間削減への口添え	38.9%
物流施設の拡充・整備	36.1%
その他	13.9%
※複数回答	

(2) トラック業界全体として必要と思われること

(回答35件)	回答比率
発荷主へのPR	57.1%
着荷主へのPR	40.0%
契約の書面化の徹底	34.3%
適正運賃の収受	85.7%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	28.6%
その他	5.7%
※複数回答	

(3) 行政等への協力要請が必要と思われること

(回答33件)	回答比率
関係行政間での連携強化	51.5%
荷主団体へのPR	54.5%
契約の書面化の徹底	30.3%
荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一	27.3%
協力のない荷主に対する指導・警告	51.5%
その他	0.0%
※複数回答	

問9. 労働時間短縮に向けて必要な対応の『具体的な回答・その他の回答』

(1) 荷主側で必要と思われること

『商慣習の見直し』の代表的な具体的回答内容

- ・先入れ先出し
- ・手待ち時間等に対する責任意識がない。
- ・出荷荷物優先の為、卸し荷が後になる。
- ・運賃に待ち時間の対価(待機料金)を上乗せする。
- ・タンクローリーの場合、時間指定がなくとも、「朝一納入」が慣例となっている。
- ・車両が大型化しているのに、受注数量が昔のままである。

『その他』の代表的な具体的回答内容

- ・積み込み先での手待ち時間の削減
- ・積み込み場所の集約化
- ・出荷能力と出荷量のバランスを取る(出荷量の集中を防ぐ)。
- ・物量の手順化(納入日、時間)。現状、物量が集中していることから、待ち時間や車両、人手の不足が発生。企業の生産や営業に支障がない範囲ならば、運送会社からの「納入日」「納入時間」の変更、調整の依頼を受けて欲しい。

(2) トラック業界全体として必要と思われること

『その他』の代表的な具体的回答内容

- ・価格競争をしない。
- ・運賃の収受を距離だけでなく、時間も踏まえて決定する。

(3) 行政等への協力要請が必要と思われること

『その他』の代表的な具体的回答内容

問 10. 長時間労働の実態や問題点、意向・意見など自由回答（主なもの）

【荷主の理解、協力について】

- ・積み込み件数と手待ち時間が多く、休憩時間に反映されない為労働時間が長くなっている。積み込み件数を減らすと、運賃の低下となる為、非常に困難であり、これからもっと荷主との適正運賃と労働時間について協力要請を行い、改善していかなければならない。

【荷主へのルール化について】

- ・長距離運行での労働時間短縮に協力していますが荷主様のご理解を得るための法整備が必要。(例)荷主様の都合により、到着時間が無事が生じる様な事。ジャストインタイム強要されること等。・長距離運行での2マン運行計画に併ない経費増となるが、適正運賃収受ができていないのが現状。

【適正運賃の収受について】

- ・当社社員の運行は、ほぼ日帰り貨物輸送を担当しているが、お客様からのオーダーは、日本全国向けの輸送依頼がある。それを協力会社をお願いをして運用していますが、宵積み後、すぐに出発しないと納品時間に間に合わない場合もある。法令を遵守しようとするお客様は、ある一定距離以上の場合に限って、2日運行依頼がある。しかし、運賃はそのまま据え置きで、2日運行、2マン運行で対応したところで、コスト割れてしているのが実態ではないかと思う。コストと利潤見合った料金を収受できないと、運送会社は存続出来ない状況に陥りかねないと思う。労働時間短縮に向けての取り組みとしては、2日運行、2マン運行しても会社が存続出来る運賃を収受出来る業界に成り得ることだと思う。それにより賃金も安定し、人材も集まってくると思う。
- ・適正運賃の収受と、違法運送会社の利用減。「トラックの替わりはいくらでもある」という荷主の発想を捨て、「限りあるトラックを効率的に利用する」という発想で、物量の手順化を推進する。そのためには、時間や納入日の「指定」を減らし、「幅」をもった納入時間や「納入日」を設定し、運送会社の配車に「裁量権」を与える。現状では荷主の指定のみ最優先となっているため、待ち時間が発生する。物量の手順化は、労働時間対策だけでなく、人手不足にも有効。荷主サイドばかりの問題でなく、違法運送会社の存在が、低賃金・長時間労働の問題につながっている。が、違法運送会社を運送会社が下請けとして利用しており、その存在により現在の運賃構造が成り立っていることも構造的問題である。

【高速道路料金の見直しについて】

- ・労働時間短縮のため、高速道路の利用が1番の考えだと思うので、割引制度の割合を大きくして頂ければ、利用日数を増やし、時間短縮、乗務員への疲労軽減にも繋がると思う。

【手待ち時間に削減について】

- ・積み込み時間、手待ち時間が長いため、出発する時間が遅くなり、長距離運行する時、乗務員が仮眠する時間が少なくなる。適正運賃でないため、ドライバーによる給料がはらえない。若いドライバーが育ちにくい。荷主側の仕事なのに、ドライバーが荷主側の仕事をさせられる事がある。

【その他】

- ・休憩時間をもう少しやわらげてほしい。荷主の運賃値上げは、燃料が高くなった時にできるかできないかの状況の中、ドライバーは高速を使用せず下道で走り、経費をおさえる為、どうしても遠方へ行く際には、拘束時間、等の問題がでてくる。基準となる運賃を荷主がわかってもらえるようにしたいと思う。
- ・真荷主、元請荷主による強制的とも言える一方的な運賃設定による契約。運賃値上げの要請を行えば次回契約時からの減車の契約。適正運賃収受による賃金。給与の設定や定期昇給実施による、ゆとり有る労働環境の整備。現行運賃では長時間労働による残業代稼ぎのため、労働時間短縮は、困難。
- ・走行時間は読めるが待機時間や荷役時間が読めない。改善基準による拘束時間や走行時間の縛りが厳しすぎて現実にあっていない。眠い時に眠れず、眠くない時に休息を強いられる。人間は機会ではないので、時間設定は目安として、配分はある程度の余裕を見てほしい。法令順守するためにリスクが大きくなる可能性があることを行政側はもっと知るべき。このアンケートについては当事者に負担がかかりすぎる。
- ・最大の拘束時間は16時間以内ですが、どうしても無理な運行になる場合がある。(例)(土)に東京行きの荷物を積み、(日)の出発になるのですが運転手は昼頃から出発する方がゆとりがあり疲れた場合はすぐ休憩をとれるからの回答だった。拘束時間を守るため夜出発の場合は、ゆとりがなく、時間に間に合わないかと思ってあせる場合がある。事故につながる要素の一つだとドライバーからの意見があった。4時間に1度の休憩ですが、パーキングがいっぱいで入れない場合があり(手前のパーキングでも)ドライバーが苦勞する場合がある。
- ・長労働時間の一つの原因となる交通渋滞緩和の為に道路設備も進めてほしい。(一般道の休憩場所の確保も)
- ・日本道路公団と、首都高速や阪神高速等との連携が無い為、深夜割引を利用するには、休憩、休息する時間、場所を調整する必要があるドライバーに負担が強いられている。時間調整する車で東京ICから手前の東名高速上のSA
- ・PAは混雑し駐車場所を確保出来ない実態がある。深夜割引は廃止し、大口割引を拡充するのが望ましい。

付属資料

本資料で使用する用語の説明、定義等

用語の説明

【拘束時間】(5～23、35 ページ)

始業時刻から終業時刻までの時間で、労働時間と休憩時間(仮眠時間を含む)の合計時間。1日の拘束時間は、原則 13 時間以内、最大 16 時間。15 時間超 16 時間以内は、1 週 2 回まで。1 か月の拘束時間は 293 時間。

【休憩時間】(5～11、21、22 ページ)

労働者の権利として労働から離れることを保障されている時間。手待ち時間は休憩時間には該当しない。

【休息期間】(13～19、35 ページ)

勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間。勤務終了後、継続8時間以上。

【運転時間】(35 ページ)

1日の運転時間は2日平均で1日当たり9時間以内、1週間の運転時間は、2週平均で1週間当たり44時間以内。

【連続運転時間】(13～19、35 ページ)

1日の運転時間のうち連続して運転できるのは4時間以内。運転の中断には、1回連続10分以上、かつ合計30分以上の運転離脱が必要。

【休日の取得】(13、15、16、19 ページ)

毎週少なくとも1日の休日か、4週間を通じて4日以上の日を与えなければならない。

【手待ち時間】(5～12、21～27、35 ページ)

荷物の積卸しの順番待ちなどの時間(右記【手待ち時間の分類】参照)。

【パレット崩し手荷役】(24～28、37 ページ)

そもそもパレットに積み付けられた貨物を、積み込みの際には手荷役で作業を行うこと。

【ロールボックス荷役】(24～28、37 ページ)

ロールボックスパレット(かご形状のキャスター付きパレット、かご台車)を使って積み込み、荷おろし作業を行うこと[右図参照]。



本資料における用語の定義等

【トータル表記について】

本資料においては特段の注記がない限り、トータル表記を以下のように使い分ける。

全体: 不明を含むサンプルについての集計結果。

合計: 不明を除くサンプルについての集計結果。

【運行単位】(3～23 ページ)

始業時刻から終業時刻までを1運行とする(左記【拘束時間】参照)。

1運行が 24 時間を超えるサンプルもある。(ただし、4時間以上の継続した休憩が含まれる場合、別々の運行とみなした。)

【休日】(13～19 ページ)

調査期間中の第1運行～最終運行間については、**32 時間(8時間+24 時間)以上の休息期間**(左記参照)を休日とみなし、

第1運行前および最終運行後については、**終日(暦日0時～24時の間)運行のない日**を休日とみなす。

【手待ち時間の分類】(5～12、24～27 ページ)

①荷主都合

集荷・配送の際に卸す車両の順番待ち、荷物が整わないための待ち時間、帰り荷までの待ち時間等、荷主の都合で発生する手待ち時間。

②ドライバーの自主的な行動

指定時間よりも早めに到着したための待ち時間等。

③その他の時間調整等

高速道路の割引時間等に合わせるための調整時間等、その他の調整時間。

【真荷主と元請け荷主】(37、38 ページ)

真荷主とは、自社が元請けとして直接取引している真の荷主のこと。

元請け荷主とは、自社が下請けとして入っている、元請け輸送事業者のこと。

【走行距離帯区分】(3、6、14 ページ)

短・中距離: 走行距離 500 km以下の運行。

長距離: 走行距離 500 km超の運行。

【品類区分】(9、17 ページ)【地域区分】(11、19 ページ)

次ページ対応表を参照のこと。

品類・品目対応表

品類	対応品目
農水産品	米・麦・穀物 生鮮食品
林産品	原木・材木等の林産品
鉱産品	鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品
金属機械工業品	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材 鋼材・建材などの建築・建設用金属製品 金属部品・金属加工品（半製品） 機械ユニット・半製品 精密機械・生産用機械・業務用機械 家電・民生用機械 完成自動車・オートバイ
化学工業品	セメント・コンクリート・コンクリート製品 ガソリン・軽油など石油石炭製品 合成樹脂・塗料など化学性原料 医薬品 その他の化学製品
軽工業品	加工食品 飲料・酒 紙・パルプ 糸・反物などの繊維素材 衣服・布団などの繊維製品
雑工業品	壁紙・タイルなど住宅用資材 日用品 書籍・印刷物 プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品
排出物	再生資源・スクラップ 廃棄物
特殊品	宅配便・特積み貨物 空容器・返送資材 その他

地域・都道府県対応表

地域	対応都道府県
北海道	北海道
東北	青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島
関東	茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨
北陸信越	新潟、長野、富山、石川
中部	福井、岐阜、静岡、愛知、三重
近畿	滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山
中国	鳥取、島根、岡山、広島、山口
四国	徳島、香川、愛媛、高知
九州	福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島
沖縄	沖縄

トラックドライバー記入用

トラック輸送状況の実態調査票

厚生労働省
国土交通省

【ご記入に当たって】本調査は統計的に処理します。この調査結果の具体的なデータを運輸支局や労働基準監督署による監査等に使用することはありませんので、実態を正確にご記入下さい。

年齢： 歳 性別： 1. 男・2. 女 使用車両： 1. 大型(車両総重量11t以上)・2. 中型(車両総重量5t以上11t未満)・3. 普通(車両総重量5t未満)・4. トレーラ

1日目： 9月14日(月) 始業時間 9月 日 終業時間 9月 日 走行距離 km 集配箇所数 力所 実車距離 km

時間項目	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	始業から終業までの時間の合計	
点検・点呼等																										点検等	:
運転時間	一般道路																									運転(一般)	:
	※2 高速道路																									運転(高速)	:
手待ち時間 ※3 (A～Cは中央下の例を参考にしてください)	A. 荷主都合																									手待 A	:
	B. ドライバーの自主的な行動																									手待 B	:
	C. その他時間調整等																									手待 C	:
荷役時間																										荷 役	:
上記及び休憩時間以外の その他付帯作業等																										付帯作業	:
休憩時間																										休 憩	:
※1：荷役等の作業した荷主毎に上の欄に①からの荷主番号を振り、その荷主の状況を別途下欄に記入して下さい。記載例を参考にして下さい。																									拘 束	:	

※1：上記の荷主番号の荷主名をご記入いただき、その荷主の状況をそれぞれ下段の選択肢から番号を1つ選んでご記入下さい。なお、ドライバーご自身でわからない場合は、「運行管理者」や「配車担当者」に確認して、記入して下さい。

荷主番号	荷主名 (具体的な名称を可能な範囲で記入して下さい)	輸送品目	発荷主/着荷主 ※発・着両方の場合、右の設問は「着」の状況についてご記入下さい。	時間指定の有無	荷役の内容	荷役の方法	荷主あるいは元請との間での荷役に対する書面化等の有無	荷役料金の収受の有無	※2 高速道路を利用した場合、料金収受の有無	その他付帯作業等の内容 【この設問のみ複数回答可】 (下記の選択肢にない場合は具体的に記入して下さい)
①										
②										
③										
④										
⑤										
⑥										
⑦										
⑧										
⑨										
⑩										

※上記の荷主が10カ所を超える場合は、予備の調査票を利用して記載して下さい。

1. 米・麦・穀物
2. 生鮮食品
3. 加工食品
4. 飲料・酒
5. 原木・材木等の林産品
6. 鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品
7. 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材
8. 鋼材・建材などの建築・建設用金属製品
9. 壁紙・タイルなど住宅用資材
10. 金属部品・金属加工品(半製品)
11. セメント・コンクリート・コンクリート製品
12. ガソリン・軽油など石油石炭製品
13. 合成樹脂・塗料など化学性原料
14. 医薬品
15. その他の化学製品
16. 紙・パルプ
17. 糸・反物などの繊維素材
18. 衣服・布団などの繊維製品
19. 日用品
20. 書籍・印刷物
21. プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品
22. 機械ユニット・半製品
23. 精密機械・生産用機械・業務用機械
24. 家電・民生用機械
25. 完成自動車・オートバイ
26. 再生資源・スクラップ
27. 廃棄物
28. 宅配便・特積み貨物
29. 空容器・返送資材
30. その他

1. 発荷主
2. 着荷主
3. 発・着両方

1. 積込み
2. 荷卸し
3. 積込み・荷卸し両方

1. 時間指定あり
2. 午前・午後の指定あり
3. 時間指定なし

1. 手荷役
2. バレト崩し手荷役
3. フォークリフト荷役
(ドライバーが作業)
4. フォークリフト荷役
(荷主側が作業)
5. ロータリウス荷役
6. その他

1. 書面化している
2. 口頭で依頼
3. 事前連絡なし

1. 運賃に含んで収受している
2. 運賃とは別に実費収受している
3. 収受していない

1. 棚入れ
2. 保管場所までの横持ち運搬
3. 資材、廃材等の回収
4. 商品仕分け
5. 検品
6. 納品場所の整理
7. ラベル貼り

※3：手待ち時間の分類
A. 荷主都合：集荷・配送の際に卸す車両の順番待ちやバース待ち、荷物が整わないための待ち時間、帰り荷までの待ち時間等、荷主の都合で発生する手待ち時間
B. ドライバーの自主的な行動：指定時間よりも早めに到着したための待ち時間等
C. その他の時間調整等：高速道路の割引時間等に合わせるための調整時間等、その他の調整時間

荷主から無理な指示などになっている理由や背景など、本件に関するご意見等あれば自由に回答して下さい。

事業者記入用

トラック輸送状況の実態調査票

厚生労働省
国土交通省

【ご記入に当たって】

○本調査は統計的に処理します。この調査結果の具体的なデータを運輸支局や労働基準監督署による
監査等に使用することはありませんので、平成27年7月分の実態を正確にご記入下さい。

問1. 貴社の概要をご記入下さい。

貴社名			
住 所			
電話番号			
ご記入者名		お役職名	

問2. 貴社の保有車両台数をご記入下さい。

車両総重量	保有車両台数
普通(車両総重量5t未満)	台
中型(車両総重量5t以上11t未満)	台
大型(車両総重量11t以上)	台
トラクター	台
合 計	台

問3. 貴社のドライバー数を免許区分別にご記入下さい。

年齢	男性				女性			
	普通	中型※	大型	うち けん引	普通	中型※	大型	うち けん引
20歳未満	人	人	人	人	人	人	人	人
20歳～29歳	人	人	人	人	人	人	人	人
30歳～39歳	人	人	人	人	人	人	人	人
40歳～49歳	人	人	人	人	人	人	人	人
50歳～59歳	人	人	人	人	人	人	人	人
60歳以上	人	人	人	人	人	人	人	人
合 計	人	人	人	人	人	人	人	人

※中型には、8t限定中型免許を含む。

※複数の免許を保有している場合（例、大型と中型）は、最上位の免許区分として下さい。

問4. 貴社のドライバーの労働時間についてご記入下さい。具体的には、平成27年7月分の実績から、
各労働時間の項目が「最も長い運転者」及び「平均的な運転者」について該当する数値をそれぞれ
記入して下さい。なお、「その運転者の勤務体系を、下表の選択肢から選び、番号を記入して下さい。
※休息期間のみ、「最も短い運転者」の実態を記入して下さい。

労働時間の項目	最も長い運転者		平均的な運転者	
	具体的な時間	勤務体系	具体的な時間	勤務体系
1か月の拘束時間	時間		時間	
1日の拘束時間	時間		時間	
休息期間	※ 時間		時間	
1日の運転時間	時間		時間	
1週間の運転時間	時間		時間	
連続運転時間	時間		時間	
1日の手待ち時間	時間		時間	
1か月の総労働時間	時間		時間	
1か月の時間外労働時間	時間		時間	

勤務体系の選択肢	1. 長距離貨物輸送を担当 2. 日帰り貨物輸送を担当 3. 長距離及び日帰りの両方を担当
----------	---

問5. 貴社のドライバーの過不足の状況について、該当すると思われる番号1つに○印をつけて下さい。

1. 不足している（具体的に不足している人数は何人ですか。_____人）
2. 不足していない
3. わからない、どちらともいえない

問6. ドライバーが不足している場合、どのような対応をとっていますか。該当する番号全てに○印を
つけて下さい。（複数回答可）

1. ドライバーの早出残業で対応している
2. ドライバーの休日出勤で対応している
3. 予備のドライバーで対応している
4. 事務職・管理職で対応している
5. 下請・備車で対応している
6. 対応できず輸送を断っている
7. その他（具体的に_____）

問7. 荷主との取引関係について、それぞれおおよその割合をご回答下さい。複数の営業所をお持ちの場合は合わせて全体でご回答下さい。

内 訳		元請けとして 直接取引している 真の荷主数	下請けとして 入っている 元請け荷主数
		社	社
時間指定の有無	時間指定あり	%	%
	午前・午後の指定あり	%	%
	時間指定なし	%	%
	計	100%	100%
荷役作業の割合	手荷役	%	%
	パレット崩し手荷役	%	%
	フォークリフト荷役（ドライバ－が作業）	%	%
	フォークリフト荷役（荷主側が作業）	%	%
	ロールベ－ル荷役	%	%
	その他	%	%
	計	100%	100%
上記荷役作業以外の 付帯作業(※)の 割合	上記荷役作業以外の付帯作業あり	%	%
	上記荷役作業以外の付帯作業なし	%	%
	計	100%	100%
荷役作業、付帯作業 に対する 書面化の有無	書面化している	%	%
	口頭で依頼	%	%
	事前連絡なし	%	%
	計	100%	100%
荷役料金の 収受の有無	収受している	%	%
	収受していない	%	%
	計	100%	100%
車両留置料の 収受の有無	収受している	%	%
	収受していない	%	%
	計	100%	100%
高速道路料金の 収受の有無	収受している	%	%
	収受していない	%	%
	計	100%	100%
路上駐車 の発生の有無	発生している	%	%
	発生していない	%	%
	計	100%	100%

(※) 荷役作業以外の付帯作業とは、「棚入れ」「保管場所までの横持ち運搬」「資材、廃材等の回収」「商品仕分け」「検品」「納品場所の整理」「ラベル貼り」などとなります。

問8. 荷主企業に対して時間短縮（作業効率化）への協力を依頼したことがありますか。該当する番号全てに○印をつけ、協力を依頼した内容とその得られた程度、協力を依頼できなかった理由をそれぞれご記入下さい。

1. 真荷主に協力を依頼した

協力依頼の具体的内容：例；配送先の手待ち時間短縮、到着時間の変更など

上記について、約 %の協力を得られた

2. 元請け運送事業者に協力を依頼した

協力依頼の具体的内容：例；配送先の手待ち時間短縮、到着時間の変更など

上記について、約 %の協力を得られた

3. 協力依頼をしたいができない

協力依頼できない理由は何ですか。

4. 協力依頼をしたことはない

問9. 労働時間短縮に向けて必要な対応についてお聞きます。それぞれ該当する番号全てに○印をつけて下さい。（複数回答可）

(1) 荷主側で必要と思われること

- 荷役の機械化等による荷役時間の削減
- 商慣行の改善（具体的に)
- 発注時刻の厳守・前倒し
- 出荷時刻の厳守・後倒し
- 出荷時刻の厳守・前倒し
- 荷役作業の削減・解放
- 配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化
- 配達先での手待ち時間の削減への口添え
- 物流施設の拡充・整備
- その他（具体的に)

(2) トラック運送業界全体として必要と思われること

1. 発荷主への P R
2. 着荷主への P R
3. 契約の書面化の徹底
4. 適正運賃の收受
5. 荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一
6. その他（具体的に ）

(3) 行政等への協力要請が必要と思われること

1. 関係行政間での連携強化
2. 荷主団体への P R
3. 契約の書面化の徹底
4. 荷役作業の削減・解放に向けたパレット等規格の統一
5. 協力のない荷主に対する指導・警告
6. その他（具体的に ）

問 10. 長労働時間の実態や問題点、労働時間短縮に向けたお考えやご意見があれば、ご自由にご回答下さい。

ご協力ありがとうございました。